ganisationsänderungen in der irtschaftung der deutschen See-häfen nach dem Kriege unter esonderer Berücksichtigung der Vergesellschaftung.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität

Rostock

vorgelegt von

Claus Thormählen,

Diplom-Volkswirt,

aus Elmshorn.

Rostock i. M.

Ww. H. Winterbergs Buchdruckerei.

1927.

Referent: Professor Dr. v. Dietze.

Tag der mündlichen Prüfung: 29. Juli 1927.

Inhaltsübersicht.

Seite:

Vorwort 5
Literatur 6
I. Einleitung 9
II. Die Einzelnen Häfen:
a) Königsberg 13
b) Stettin 19
c) Lübeck 26
d) Kiel 28
e) Flensburg 33
f) Hamburg 39
g) Die Bremischen Häfen 41
h) Wilhelmshaven-Rüstringen 42
i) Emden 47
III. Zusammenfassende und vergleichende Darstellung der neuen Organisationsformen.
A. Der Zustand vor dem Kriege:
1) Bau der Häfen 52
2) Betrieb der Häfen 53
B. Der Zustand nach dem Kriege:
1) Bau der Häfen 54
2) Betrieb der Häfen 55
a) Aufzählung der Häfen, in denen eine Änderung vorgenommen wurde 56
b) Die neuen Bewirtschaftungsformen und zwar:
aa) die wirtschaftlichen 56
bb) die juristischen 57
c) Die Gründe, welche die Umstellung veranlaßt haben 60
d) Die Bewährung der neuen Formen . . 63
e) Beurteilung der neuen Formen in der Literatur 63
IV. Schlußwort 65

Vorwort.

Die vorliegende Abhandlung befaßt sich mit deutscher Seehafenpolitik und zwar im besonderen mit der Frage der Bewirtschaftung der Seehäfen. Hier haben sich nämlich nach dem Kriege bemerkenswerte Änderungen vollzogen, die zu neuen, für den Wirtschaftler interessanten Formen geführt haben.

Da diese wirtschaftlichen Geschehnisse sämtlich noch jungen Datums, teilweise sogar noch im Entwickelungsstadium begriffen sind, ist eine spezielle Literatur darüber noch nicht vorhanden. Als Quellenmaterial kamen daher zur Hauptsache nur Aufsätze aus Hafen- und Schiffahrtszeitungen bezw. Zeitschriften in Frage. Der Fehlerhaftigkeit dieser Art der Berichterstattung Rechnung tragend, habe ich mich daher sowohl an die in diesem Buche behandelten Gesellschaften und Behörden selbst als auch an Handelskammern, Arbeitgeberverände, sowie Handels- und Industrieämter der betreffenden Städte mit der Bitte um Unterstützung gewandt, die auch weitgehend gewährt worden ist. Ihnen allen möchte ich für ihre bereitwilligen Auskünfte an dieser Stelle nochmals meinen aufrichtigsten Dank aussprechen, zumal ohne ihre Hilfe die Arbeit in der vorliegenden Fassung nicht hätte zustande kommen können.

Ganz besonderer Dank aber gebührt meinem hochverehrten Lehrer, Herrn Professor v. Dietze, für die hilfreiche Förderung, die er der Arbeit hat angedeihen lassen, und für das warme Interesse, das er ihrem Zustandekommen entgegengebracht hat.

Literatur.

Berger, A.: Der Stettiner Hafen 1924, „Schiffahrt-Zeitung" 1925 Nr. 7 S. 21.

Berner: Königsberg als Seehafenplatz, „Der Osteuropa-Markt" 6. Jahrg. Nr. 21 S. 1/3.

Delff: Der Flensburger Freihafen, „Hansa", 1919 S. 669.

Fabricius: Der Stettiner Hafen, Stettin 1926.

Flügel, H.: Bremens Schiffahrt und Güterverkehr 1924 und 1913, Bremen 1925.

Grempe, P. M.: Der Ausbau des größten Ostseehafens. „Nautische Rundschau" 1923 S. 533/35.

Hermeking, L.: Die Entwickelung des Industriehafens der Jadestädte und ihre Industrialisierung, „Deutsche Schiffahrt" 1. Juli 1926 S. 245/50.

Herrmann, C.: Die Verkehrslage Bremens, Bremen 1925.

Horn: Der Lübecker Hafen, Lübeck 1925.

Kruse: Kiel und seine Hafenanlagen, „Schiffahrt-Zeitung" 1924 Nr. 8 S. 27.

Kuehn: Der Flensburger Hafen, Flensburg 1926.

Kuehn: Der Flensburger Hafen 1924, „Schiffahrt-Zeitung" 24. Jan. 1925 Nr. 7 S. 19.

Kutschke: Königsberg als Hafenstadt, „Deutsche Wasserwirtschaft" 1. Juni 1924 S. 161/64.

Kutschke: Königsberg, sein Hafen und seine Binnenwasserstraßen, „Schiffahrt-Zeitung" 1924 Nr. 8 S. 35/36.

Kutschke: Die Königsberger Hafenanlagen, Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1919 S. 1—42.

Kutschke: Königsberger Hafenbauten, „Werft, Reederei, Hafen" 1924 Heft 10 S. 195/99.

Leichtweiß: Lübeck, sein Hafen und seine Binnenwasserstraßen, „Schiffahrt-Zeitung" 1924 Nr. 8 S. 29/30.

Lignau, A. R.: Die Stettiner Schiffahrt 1923, „Schiffahrt-Zeitung" 1924 Nr. 8 S. 32.

Lohmeyer: Der Emder Hafen und seine Zukunft, Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1919 S. 42 ff.

Lübbers: Der Emder Hafen 1924, „Schiffahrt-Zeitung" 1925 Nr. 7 S. 18/19.

Lübbers: „Die Vergesellschaftung der Seehäfen", Vortrag, gehalten auf der Hauptversammlung der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1926, wiedergegeben in „Werft, Reederei, Hafen" 1926 Heft 11.

Lübkemann: Der Emder Hafen, „Spedition und Schiffahrt" Juli 1926 S. 33/44.

Mahn: Der Lübecker Hafen 1923, „Schiffahrt-Ztg" 1924 Nr. 8 S. 28.

Mattern, E.: Die Wasserstraßen, Häfen und Landeskulturarbeiten in Wirtschaft und Verkehr, Leipzig 1922.

Mattern, E.: Die Bewirtschaftungsformen der deutschen Seehäfen nach dem Kriege, „Schiffahrt-Jahrbuch" 1926.

Meyer, H.: Kiel und sein Wiederaufbau, Kiel 1921.

Müller, W.: „Rostocks Seeschiffahrt und Seehandel seit dem Freiheitskriege", Diss. Rostock 1927.

Plöger, E.: Der Lübecker Hafen, Lübeck 1925.

Schulze, L.: Der Emder Hafen, „Schiffahrt-Zeitung" 1924 Nr. 8 S. 23/24.

Schulze: Der Stettiner Hafen, „Ostsee-Handel" 17. Mai 1925 S. 391/96.

Simon, F.: Die Wirtschaftslage des abgetrennten Ostens, „Werft, Reederei, Hafen" 1924 Heft 10 S. 199/201.

Suhren, W.: Die wirtschaftliche und soziale Entwickelung Rüstringens, Masch. Diss. Rostock 1927.

Tillmann: Die Bremischen Häfen, „Schiffahrt-Zeitung" 1924 Nr. 8 S. 15/16.

Weyland: Stettin, sein Hafen und seine Binnenwasserstraßen, „Schiffahrt-Zeitung" 1924 Nr. 8 S. 33/34.

Winarsky, L.: Der Königsberger Handel 1923, „Schiffahrt-Zeitung" 1924 Nr. 8 S. 37.

Preußische Staatshäfen, zusammengestellt im Preuß. Ministerium für Handel und Gewerbe in Berlin, Berlin 1925.

Preußische Gesetzsammlung.

Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reiches.

Die wirtschaftliche und technische Umstellung der Reichskriegshäfen auf Friedenswirtschaft: I. Wilhelmshaven-Rüstringen, II. Kiel, Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1921, S. 85 bis 125 und S. 126—142.

Die Königsberger Zweihundertjahr-Feier. Einweihung des neuen Handels- und Industriehafens, „Königsberger Hartungsche Zeitung" 13. Juni 1924.

Der preußische Landtag für Stärkung der Wettbewerbskraft Stettins, „Hansa" 1923 S. 733/34.

Zum Ausbau des Stettiner Hafens, „Hansa" 1923 S. 660.
Die Entwickelung des Stettiner Hafens, „Das Schiff" 1924 S. 110 ff.
Der Kieler Freihafen, sein Werden und Wesen, herausgegeben zum Tage seiner Eröffnung (12. April 1924) vom Handels- und Industrieamt Kiel.
Kiel, herausgegeben vom Handels- und Industrieamt Kiel, Heft 5. Juli 1925, Heft 6. November 1926.
Denkschrift des Magistrats der Stadt Flensburg betreffend die Überlassung des Flensburger Freihafens im Wege des Erbbauvertrages an eine unter Beteiligung der Zentraldirektion A.-G Schenker u. Co., Berlin, zu gründende Flensburger Freihafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft.
Der Flensburger Freihafen, Erwiderung auf die Denkschrift des Magistrats (Flensburg, 13. Mai 1924) im Auftrage des in Bildung begriffenen Flensburger Konsortiums.
Gegen die Verpachtung des Flensburger Freihafens, „Nautische Rundschau" 1924 S. 400.
Der Flensburger Freihafen an Schenker & Co. überantwortet, „Flensburger Nachrichten" 16. Mai 1924.
Zur Entscheidung über den Flensburger Freihafen, „Flensburger Nachrichten" 21. Mai 1924.
Die Verpachtung des Freihafens beschlossen, „Flensburger Nachrichten" 6. August 1925.
Formen der deutschen Hafenbewirtschaftung. Was geschieht in Hamburg? „Schiffahrt-Zeitung" 1925 Nr. 23.
Neue Wege, „Schiffahrt-Zeitung Nr. 25 28. Mai 1925.
Industrialisierung der Wilhelmshavener Hafenanlagen, „Weserzeitung" (Bremen) 30. November 1924.
Wilhelmshaven-Rüstringer Industriehafen- und Lagerhaus-A.-G., „Hamburger Fremdenblatt" 9. Oktober 1925.
Der Ausbau des Emder Hafens, „Hamb. Fremdenblatt" 6. Aug. 1924.
Der notwendige Ausbau des Emder Hafens, „Hamb. Fremdenblatt" 18. Februar 1925.

Zeitschriften:

„Hansa", Deutsche Schiffahrt-Zeitung", Hamburg.
„Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft", Hamburg.
„Nautische Rundschau", Hamburg.
„Das Schiff", Berlin.
„Schiffahrt-Jahrbuch", Hamburg.
„Schiffahrt-Zeitung", Hamburg.
„Werft, Reederei, Hafen", Hamburg.

Einleitung.

Der unglückliche Ausgang des Krieges und die Auswirkungen des Versailler Vertrages haben die deutsche Wirtschaft in empfindlicher Weise getroffen und ihr einen Existenzkampf von ungeahnter Schwere aufgezwungen. Als wichtige Glieder in dem großen Wirtschaftsgetriebe unseres Vaterlandes haben auch die Seehäfen, die Aus- und Einfalltore unseres Überseehandels, gewaltige Wiederaufbauarbeit zu leisten, umsomehr, als bereits während der Kriegsjahre in der Mehrzahl von ihnen — von einigen Ostseehäfen, die den Handel mit den nordischen Ländern aufrecht erhielten, abgesehen — der Verkehr ruhen mußte. Wie bekannt, setzte auch nach Einstellung der Feindseligkeiten der Verkehr nur ganz allmählich wieder ein, einmal weil fast alle deutschen Schiffe von nur einigermaßen Größe dem Feindbund ausgeliefert werden mußten und ferner, weil die Kapitalknappheit des durch den Krieg verarmten Landes den Einkauf der so bitter benötigten Lebensmittel und Rohstoffe nur in ganz beschränktem Maße zuließ. Export in größerem Umfange kam zunächst auch nicht in Frage, weil die Industrie, welche die ganzen Jahre auf Heeresbedarf eingestellt war, sich erst nach und nach wieder umstellen mußte. Und auch heute, acht Jahre nach dem Kriege, macht sich die Kapitalknappheit in unseren Häfen noch bemerkbar. Man darf sich nicht durch die verhältnismäßig hohen Verkehrsziffern (d. h. Zusammenstellungen über die Netto-Registertonnage der in einem Hafen verkehrenden Schiffe), die dem Friedensstande sehr nahe sind oder ihn teilweise sogar überschritten haben, täuschen lassen. Bei näherem Studium der Verkehrsverhältnisse wird man nämlich die Entdeckung machen, daß in der Mehrzahl der Häfen die Menge der umgeschlagenen Waren die Friedenshöhe noch nicht erreicht hat. Daß der Schiffsverkehr trotzdem wieder so groß ist, erklärt sich daraus, daß einmal der Schiffsraum schlechter als früher ausgenutzt ist (viele Schiffe machen die Rückreise in Ballast) und daß weiterhin die Importeure zwar zahlreiche, aber erheblich kleinere Partien kaufen. Als Charakteristikum für den soeben ausgesprochenen Gedanken sei erwähnt, daß in dem größten deutschen Seehafen, Hamburg, die Menge der Güter, die im Freihafen längere Zeit zur Lagerung (in Speichern) kommt, gegenüber dem Friedens-

stande sich erheblich vermindert hat, weil eben das Geld zu größeren Investierungen fehlt. Dieses drückt sich auch beim Ausbau der Hamburger Hafenanlagen nach dem Kriege insofern aus, als der Speicherraum nur unwesentlich, die Lagerfläche für den Umschlag (Kaischuppen) dagegen, da die vielen kleinen Partien einen größeren Sortierraum beanspruchen, erheblich vermehrt worden sind.

Weiter kommt hinzu, daß auch die obsiegenden Länder gewaltig verschuldet waren, wodurch gewissermaßen in der ganzen Welt eine Absatzkrise eintrat, die hinwiederum in dem Bestreben der einzelnen Häfen, die wenige Fracht unter allen Umständen sich zuzuleiten, ihren Ausdruck fand. Durch diesen Konkurrenzkampf mit dem Auslande wurde die Wiederaufbauarbeit in den deutschen Häfen erheblich erschwert.

Nicht vergessen darf man auch, daß einige deutsche Häfen noch ganz besonders geschädigt worden sind, und zwar sind dies solche, die infolge der politischen Grenzveränderungen wertvolle Teile ihres Hinterlandes — sei es des Mutterlandes oder des Auslandes — verloren haben, wie Flensburg und Königsberg, und ferner solche, die wie Kiel und Wilhelmshaven ihre Existenz ihrer Eigenschaft als Kriegshäfen verdankten.

Für die Konkurrenzfähigkeit eines Hafens spielt neben seiner maritimen und verkehrsgeographischen Geeignetheit und neben seiner zweckmäßigen technischen Ausgestaltung die Form seiner Bewirtschaftung eine außerordentliche Rolle. Welche Bedeutung man ihr beimißt, geht daraus hervor, daß, wie im Folgenden noch ausgeführt wird, nach dem Kriege in einer großen Anzahl deutscher Häfen die Bewirtschaftungsform teils geändert worden ist, teils zu eingehenden Erörterungen Anlaß gegeben hat. Geboren sind diese Bestrebungen aus der Not der geschilderten wirtschaftlichen Verhältnisse heraus, indem man das Gefühl hatte, zu einer gegenüber dem Friedensstande mehr kaufmännisch aufgezogenen Bewirtschaftungsform gelangen zu müssen.

Wollen wir uns über die Bewirtschaftung eines Hafens unterrichten, so ergeben sich sofort etwa folgende hauptsächliche Fragen:

1) Auf wessen Kosten sind die Häfen gebaut und wer verwaltet sie: Staat, Stadt oder Private?
2) Sind sämtliche Verwaltungszweige in einer Hand oder wie ist die Zusammenarbeit?
3) Werden die Kaianlagen von den Erbauern in eigener Regie verwaltet oder werden sie auch an Private vermietet und auf welche Zeiträume?

4) Sind Umschlags- und Lagergeschäft in einer Hand?

In diesen Fragen spiegelt sich die Vielfältigkeit der Verwaltungsart der Häfen wider, von denen jeder sich in wesentlichen Zügen von den anderen unterscheidet.

Aufgabe der nachfolgenden Betrachtung soll es sein, die nach dem Kriege in verschiedenen deutschen Häfen neu entstandenen Bewirtschaftungsformen zu studieren, im besonderen den Gründen zu ihrer Entstehung nachzugehen, ihre Besonderheiten herauszuheben und auch, soweit dies nach so kurzer Zeit schon möglich, über die Bewährung einiges zu sagen.

Angesichts der großen Zahl der in Deutschland vorhandenen Häfen mußte eine Auswahl getroffen werden und zwar dergestalt, daß nur solche Häfen zur Besprechung kommen, die in größerem Umfange am Überseeverkehr beteiligt sind. Andererseits sind unter den behandelten Häfen einige, in denen Neuerungen der oben genannten Art wohl erwogen, aber nicht zur Einführung gekommen sind. Diese sind für Vergleichszwecke und zur Beurteilung der Neuerungen mit herangezogen worden.

Von diesem Gesichtspunkt ausgehend sollen nachstehend behandelt werden von Ostseehäfen: Königsberg, Stettin, Lübeck, Kiel und Flensburg. Von Danzig soll in diesem Zusammenhang abgesehen werden, nicht um dadurch zu betonen, daß wir es nicht mehr mit einem deutschen Hafen zu tun haben, sondern weil für die Entwicklung der dortigen Verkehrsverhältnisse neben den wirtschaftlichen vielleicht in noch höherem Maße politische Gesichtspunkte maßgebend sind. Wie wenig die Verhältnisse in Danzig gefestigt sind, kann man daraus ersehen, daß man neueren Zeitungsmeldungen zufolge[1]) in Völkerbundskreisen mit dem Gedanken umgeht, aus Danzig einen Freihafen zu machen.[2])

Schließlich muß noch erwähnt werden, daß Rostock (mit Warnemünde), das zwar in der Verkehrsstatistik an vorderer Stelle unter den deutschen Ostseehäfen rangiert, hier nicht behandelt werden soll, weil die hohen Verkehrszahlen auf Grund des regelmäßigen Fährverkehrs nach Gjedser zustande kommen, während der eigentliche Handelsschiffsverkehr im Vergleich zu den anderen hier behandelten

---

[1]) Geschrieben im Januar 1927.

[2]) v. Loebell: „Danzig als Freihafenstaat", Artikel in den Hamburg. Nachr. v. 29. 9. 26.

Hafenplätzen gänzlich in den Hintergrund tritt.[1]) Dazu kommt, daß Änderungen in der Bewirtschaftung des Hafens nach dem Kriege nicht vorgenommen sind.

Von den Nordseehäfen sollen Hamburg, Bremen, Wilhelmshaven-Rüstringen und Emden zur Betrachtung herangezogen werden.

[1]) Als Argument für die oben aufgestellte Behauptung soll die Statistik der Rostock (mit Warnemünde) anlaufenden Schiffe angeführt werden, die der Dissertation von Walther Müller: „Rostocks Seeschiffahrt und Seehandel seit dem Freiheitskriege" entnommen ist.

Jahr	Einlaufende Schiffe insgesamt		Auslaufende Fährschiffe		Differenz	
	Zahl	N. R. T.	Zahl	N. R. T.	Zahl	N. R. T.
1921	1974	716 893	954	627 053	1020	89 840
1922	1988	871 036	1175	768 351	813	102 685
1923	1658	978 757	1136	888 357	522	89 400
1924	1830	1 086 044	1188	969 176	642	116 868

Weniger die Zahl der Schiffe als vielmehr die der N. R. Tonnage dokumentiert die geringe Bedeutung des eigentlichen Handelsschiffsverkehrs, der aber nach Aufhebung des Ausfuhrverbotes für Getreide und infolge Neubelebung der Zuckerindustrie in den Jahren 1925/26 eine erhebliche Steigerung erfahren haben wird.

2. Teil.

Die einzelnen Häfen.

Königsberg.

Königsberg verdankt seine Entwickelung seiner verkehrsgeographisch günstigen Lage an der Mündung des Pregels, welcher den Auslauf eines größeren Binnenwasserstraßennetzes von Rußland her bildet, und der Schiffahrtverbindung über das Frische Haff zur Weichsel und nach dem Reiche. Neben der Erschließung des Binnenlandes durch Binnenschiffahrtswege entwickelte sich auch von dem Hafen ausgehend ein strahlenförmiges Netz von Eisenbahnlinien und Verkehrswegen über die ganze Provinz und jeweils an der Landesgrenze anschließend bis tief nach Rußland hinein, unter denen die Eisenbahnlinien über Eydtkuhnen nach Zentralrußland und vor allem die sogenannte Südbahn nach der Ukraine hervorzuheben sind.

Da die Provinz Ostpreußen infolge ihres landwirtschaftlichen Charakters allein als Hinterland nicht ausreicht, war die Hauptaufgabe Königsbergs in Friedenszeiten die Versorgung Rußlands mit dort benötigten Einfuhrprodukten[1]) und in noch größerem Umfange die Ausfuhr des Überschusses an russischen Landesprodukten. So war die Stadt einer der wichtigsten Umschlagsplätze für russisches Getreide und ein Welthandelsplatz für russische Linsen und Flachs.

Die seewärtige Ein- und Ausfuhr belief sich 1913 auf 1 870 092 Tonnen, zu deren Bewältigung ein Schiffsraum von 1 280 180 Netto-Registertonnen benötigt wurde. Der Umfang der Binnenschiffahrt betrug rund 1¼ Millionen Tonnen jährlich.[2])

Der Hafen wurde in Friedenszeiten im wesentlichen von der Stadt verwaltet, in deren Eigentum sich auch die Anlagen zum allergrößten Teil befanden. Einige Speicher und Lagerplätze befanden sich im Privatbesitz und wurden auch von den Besitzern betrieben. Der sogenannte Packhof war fiskalisch, seine Anlagen wurden vermietet.

Da bis zum Ausbruch des Krieges der Hafen nur aus den Pregelarmen bestand, war die Erkenntnis, daß die Stadt einen neuen leistungsfähigen Hafen erhalten mußte, lediglich die logische Folgerung des ständig wachsenden Verkehrs.

[1]) Es waren zur Hauptsache Kohle, Steine, Heringe, Zucker, Kolonialwaren, Metalle, Maschinen, Düngemittel, Öle und Papier.

[2]) Berner: Königsberg als Seehafenplatz; Artikel in „Der Osteuropa-Markt" 1926 Nr. 21 S. 1/3.

Der Seeverkehr betrug in den Jahren:[1])

Jahr	angekommene Schiffe		abgegangene Schiffe	
	Schiffe	Reg.-Tons	Schiffe	Reg.-Tons
1873	1 705	253 015	1 669	254 266
1880	1 344	227 952	1 402	260 189
1890	1 419	384 981	1 511	408 561
1900	1 555	336 096	1 885	424 143
1904	1 569	432 643	1 840	500 851
1912	2 237	702 049	2 300	732 175

Die Steigerung des Verkehrs ersieht man weniger aus der Zahl der ein- und auslaufenden Schiffe als vielmehr aus der Größe, ausgedrückt in Netto-Register-Tonnen.

Im Rahmen großzügiger Verbesserungen der gesamten Siedelungs- und Verkehrsverhältnisse der Stadt, deren Ausbau bis dahin stark durch ihren Festungscharakter gehemmt worden war, wurde in den Jahren 1912/13 ein Entwurf für einen Handels- und Industriehafen aufgestellt.

Dies war die Lage Königsbergs bis zur Zeit der Mobilmachung im Jahre 1914, welche allen Planungen zunächst ein Ziel setzte.

Während der Kriegszeit wurde der Verkehr naturgemäß in empfindlichster Weise lahmgelegt. Der Tiefstand des Verkehrs wurde im Jahre 1917/18 erreicht, in welchem die seewärtige Einfuhr auf rund 130000 Tonnen und die Ausfuhr auf rund 32000 Tonnen zurückgingen.[2])

Trotzdem wurde, nachdem im Jahre 1915 über das Festungsgelände endgültige Entscheidungen getroffen waren und die Hafenbaupläne genehmigt waren, rüstig an die Ausführung gegangen und zwar mit Hilfe von Kriegsgefangenen. Mit zunehmendem Mangel an Menschen und Material wurden jedoch die Baufortschritte immer geringer, bis schließlich im Jahre 1917 die Arbeiten gänzlich eingestellt werden mußten.

Der unglückliche Ausgang des Krieges hat dann für Königsberg Verhältnisse geschaffen, welche zu einer vollkommenen Umstellung zwangen und die Königsberger Stadtverwaltung vor ganz neue Aufgaben stellte.

Die unmittelbare Grenze mit dem ehemaligen Zarenreiche, das sich in einen Bund von Sowjetrepubliken aufgelöst hat, ist verloren und an ihre Stelle ist ein Gebilde von sogenannten Randstaaten

[1]) Die Zahlen sind dem Statistischen Jahrbuch des Deutschen Reiches entnommen.
[2]) Berner: Königsberg als Seehafenplatz. Art. in „Der Osteuropamarkt" 1926 Nr. 21 S. 2.

getreten, die sich wie ein Wall zwischen Ostpreußen und dem eigentlichen Rußland auftürmen.

Polen schiebt sich wie ein Keil längs der Weichsel bis zu dem zu einem Freistaat gewordenen Danzig vor und hat damit die Provinz Ostpreußen von ihrem Mutterlande abgeschnürt und ihr den Charakter einer Kolonie gegeben, und Memel ist an Litauen gefallen. Während früher Königsberg sich mit den beiden letztgenannten Städten auf gleicher wirtschaftlicher Grundlage in das große Durchfuhrgeschäft nach Rußland teilte, sind diese beiden jetzt infolge der politischen Veränderungen schärfste Konkurrenten geworden und engen das Hinterland Königsbergs empfindlich ein, zumal sie weder dem deutschen Zoll- noch den deutschen Steuergesetzen unterliegen und sich praktisch als Freihäfen auswirken.

Nach Lage der Dinge war Königsberg gezwungen, seine Verkehrsbedingungen von Grund auf neu aufzubauen. Nach wie vor erkennt es seine Aufgabe darin, Mittler zu sein in den Handelsbeziehungen zwischen seinem deutschen Mutterlande einerseits und der Provinz Ostpreußen sowie den östlichen Nachbarn auf der anderen Seite. Zunächst fällt ihm die Getreideausfuhr Ostpreußens von selbst zu, ebenso, für das gleiche Gebiet die Einfuhr von Futter- und Düngemitteln und landwirtschaftlichen Maschinen. Ferner hat der Holzhandel in Königsberg immer noch gute Aussichten, zumal die Stadt selbst holzverarbeitende Industrien besitzt. Auch ist man bereits wegen der Flößerei schon mit Litauen zu einer Einigung gelangt. Schließlich bahnt sich, wenn auch zunächst nur Bruchteile des Friedensverkehrs in Frage kommen, der Handel mit Rußland wieder an.

Da es für den Konkurrenzkampf mit den Nachbarhäfen zweifellos von Vorteil sein mußte, wenn die Hafeneinrichtungen so vollkommen als möglich wären, nahm die Stadtverwaltung im Jahre 1920 den Bau der projektierten Hafenbecken wieder auf. Die Inflation drohte mehrere Male die Bauten zum Stillstand zu bringen, die finanzielle Kraft der Stadt reichte nicht mehr aus. Infolgedessen ging man das Reich und Preußen um Unterstützung an, die auch in Anerkennung der wichtigen Aufgaben Königsbergs als Hort des Deutschtums im Osten gewährt wurde. Die näheren Bedingungen wurden durch verschiedene finanzielle Verträge festgelegt. Ferner leistete die Provinz Ostpreußen finanzielle Beihilfe.

Die neugeschaffenen Hafenanlagen, die im Jahre 1923 in Betrieb genommen wurden, bestehen aus drei großen Hafenbecken (Holzhafen, Industriehafen und Freihafen), sowie mit Rücksicht auf den erheblichen Getreideumschlag aus größeren Speicherbauten mit insgesamt

40 000 Tonnen Aufnahmefähigkeit am Industriehafen. Auf weitere Einzelheiten des Hafenbaues einzugehen, würde den Rahmen des hier zur Erörterung stehenden überschreiten. Es genügt zu wissen, daß Königsberg einen Hafen erhalten hat, durch den es in einem Hafenbecken seine Industrie und seinen Getreidehandel, in einem anderen als Freihafen[1]) seine überseeischen Handelsbeziehungen und schließlich in einem dritten seinen Holzhandel entwickeln kann.

Wesentlich für uns ist, wie die neuen Anlagen bewirtschaftet werden. Nach Fertigstellung der neuen Hafenbecken trat die Frage auf, ob man auch diese Anlagen der städtischen Hafenbehörde, die bisher den Betrieb im Hafen geführt hatte, unterstellen wollte. Dazu aber entschloß man sich nach eingehender Durchberatung dieser Frage im Stadtparlament nicht, sondern wählte im Hinblick auf die bisher gemachten Erfahrungen und auf zukünftige Entwickelungsmöglichkeiten folgenden Weg: Man gründete unter der Firma „Königsberger Hafenbetriebsgesellschaft m. b. H." eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, deren Aufgabe der Betrieb der dem Umschlagverkehr dienenden Anlagen im Hafen, die Verwertung von Speichern und Plätzen und der Betrieb der damit in Verbindung stehenden Geschäfte ist (§§ 1 und 2).

Das Stammkapital dieser Gesellschaft, das anfangs 500 000 Mk. betrug, wurde nach der Stabilisierung durch Eintragung vom 25. Juli 1924 auf 100 000 RMk. abgeändert. An dem anfänglichen Stammkapital war die Stadtgemeinde mit 490 000 Mk. beteiligt und als zweiter Gesellschafter der Magistratsrat Dr. Schultz mit den letzten 10 000 Mk. Dieser Geschäftsanteil wurde unmittelbar nach Gründung der Gesellschaft an die Stadtgemeinde abgetreten, so daß gegenwärtig die Stadtgemeinde Inhaberin sämtlicher Geschäftsanteile ist.

---

[1]) Hierbei ist zu beachten, daß bisher Königsberg lediglich ein Freibezirk zugestanden ist (18. November 1918). Die Stadt ist jedoch dauernd bemüht, die Zustimmung der Reichs- und Staatsbehörden zum Betriebe eines Freihafens zu erhalten, was wesentlich zur Hebung des Hafenverkehrs beitragen würde.

Da im folgenden noch öfter über Freihäfen die Rede sein wird, sei noch einiges über die verschiedenen Arten von Zollvergünstigungen in Häfen gesagt: „Hinsichtlich der Rechtslage unterscheidet das deutsche Reichszollgesetz (§§ 16 und 107) Zollausschlüsse (in der Praxis Freihafengebiet oder einfach Freihafen genannt) und Freibezirke, gibt jedoch keine Definition dieser Begriffe. Der wesentliche Unterschied zwischen beiden besteht darin, daß in den Freibezirken nur das Laden und Entladen, die Lagerung, Neuverpackung und Mischung von zollpflichtigen Gütern ohne Zollkontrolle vorgenommen werden kann, während im Zollausschlußgebiet (Freihafengebiet) auch eine Verarbeitung und Industrie betrieben werden darf. Die näheren Einzelheiten werden unter Berücksichtigung der besonderen Umstände von Fall zu Fall durch die vom Reichsrat erlassene Regulative und sonstigen Bestimmungen geregelt." (Meisel: Die Freihäfen der Welt, Schiffahrt-Jahrbuch 1923 S. 125.)

Zur gerichtlichen und außergerichtlichen Vertretung der Gesellschaft sind zwei Geschäftsführer zusammen mit einem stellvertretenden Geschäftsführer oder einem Prokuristen befugt (§ 5 des Gesellschaftsvertrages.)

Noch ein drittes Organ ist vorhanden und zwar ein Aufsichtsrat, der gesetzlich für eine G. m. b. H. nicht erforderlich ist, den aber die Stellung als öffentliches Unternehmen für diese G. m. b. H. nötig macht. Gemäß § 1 der Satzungen des Aufsichtsrats muß dieser sich folgendermaßen zusammensetzen:

a) vier Mitglieder des Magistrats;
b) acht Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung;
c) sechs sachverständige Bürger, von denen vier durch die Industrie- und Handelskammer vorgeschlagen werden;
d) zwei Beamte, Angestellte oder Arbeiter der Gesellschaft.[1])

Durch die Mitgliedschaft von sechs Sachverständigen aus den Kreisen der Schiffahrt und des Handels im Aufsichtsrate ist es der am Hafen interessierten Privatwirtschaft möglich, ihren Einfluß in der Hafenpolitik geltend zu machen; denn wenn auch dieses Organ dem Namen entsprechend nur eine gewisse Kontrolle ausüben soll, so hat sich in der Praxis doch die Sachlage dahingehend geändert, daß der Aufsichtsrat meistens die oberste leitende Instanz geworden ist.

Diese Hafenbetriebsgesellschaft ist mit der Stadtgemeinde einen Betriesüberlassungsvertrag[2]) eingegangen, dem zufolge die Gesellschaft die Verkehrsanlagen, Handelsanstalten und das Hafengelände der Stadtgemeinde Königsberg (d. h. Alter Hafen sowie Hafenbecken III, IV und V) zum Betrieb und zur Verwaltung für eigene Rechnung zunächst auf die Dauer von zehn Jahren übernimmt (§ 1). Sie ist verpflichtet, den Betrieb in allen Teilen so zu führen, wie es den öffentlichen Interessen, insbesondere den Interessen von Handel und Verkehr, entspricht (§ 1). Für sämtliche übernommenen Anlagen ist sie verantwortlich, d. h. sie hat für sachgemäße Unterhaltung auf eigene Kosten zu sorgen, ist zur Versicherung in angemessener Höhe verpflichtet und hat die Abgänge an Inventar zu ersetzen (§ 2). Fernerhin ist die Gesellschaft verpflichtet, aus ihren Einkünften Rücklagen für Erneuerung und Erweiterung der ihr überlassenen Anlagen und Inventarstücke zu bilden (§ 5), d. h. also mit anderen Worten: in erster Linie kommen eventuelle Reingewinne dem Hafen selbst zugute. Wenn darüber hinaus noch Reingewinne zur Verfügung stehen, so sind

[1]) Anfangs waren nur zwei Mitglieder der Handels- und Industriekammer und zwei sachverständige Bürger (zusammen also nur vier) vertreten; am 15. Dezember 1926 wurde es aber, wie oben dargelegt, geändert.

[2]) Der Betriebsüberlassungsvertrag sowie der Gesellschaftsvertrag wurden mir liebenswürdigerweise von der Hafenbetriebs-Gesellschaft zur Verfügung gestellt.

sie nach Bestimmungen der städtischen Körperschaften zu gemeinnützigen Zwecken zu verwenden (§ 9 des Gesellschaftsvertrages).

Mit den Anlagen tritt auch das in diesen Betrieben beschäftigte Personal in den Dienst der Hafenbetriebsgesellschaft, ohne aber die Rechtsstellung, die es der Stadt gegenüber hatte, zu verlieren; denn die Anstellungsbedingungen des Personals dieser Gesellschaft dürfen nicht ungünstiger sein als die der städtischen Beamten, Angestellten und Arbeiter (§ 3).

Neben der Stadt hatte noch eine Gesellschaft mit Privatkapital, die Speicher-A.-G., Gelände und Anlagen im Gebiete des neuen Hafens. Da diese Gesellschaft nach Einstellung der Finanzierung durch das Reich und durch Preußen im Jahre 1923 nicht in der Lage war, den Bau der Speicher zu beenden, erklärte sie sich damit einverstanden, daß ihr Vermögen als Ganzes gemäß § 304 des Handelsgesetzbuches unter Ausschluß einer Liquidation von der Stadtgemeinde übernommen wurde. Die Verwaltung der Speicher und des Geländes ist dann unter dementsprechender Erweiterung des Betriebsauftrages der Hafenbetriebsgesellschaft übertragen worden.

Seit Sommer 1923 liegt also der Betrieb der öffentlichen Hafenanlagen in Händen einer Gesellschaft, die wir als ein öffentliches Unternehmen ansprechen können. Ein Unternehmen ist es insofern, weil es danach trachtet, im allgemeinen Tauschverkehr Gewinne zu erzielen, und da nun die Stadtgemeinde — also eine öffentliche Korporation — sämtliche Geschäftsanteile in ihrer Hand hat und somit alleinige Inhaberin ist, müssen wir, wenn wir nach dem Unternehmungsinhaber unterscheiden wollen[1]), von einem öffentlichen Unternehmen sprechen.

Für die Unterhaltung des Hafens selbst, also für genügende Tiefe der Becken, und für die Unterhaltung der Kaimauern und der Pfahlgruppen hat die Gesellschaft nicht zu sorgen; denn man glaubte, daß die Gesellschaft diese hohen Unterhaltungskosten nicht aufbringen könnte und daß ihre Entfaltung dadurch von vornherein gehemmt würde. Deshalb unterstehen diese nach wie vor der Aufsicht und Sorge des städtischen Tiefbauamtes, dem auch die Einkünfte aus dem städtischen Hafen- und Ufergeld zufließen.

Einer Tatsache sei hier noch Erwähnung getan, die deshalb interessant ist, weil sie betriebswirtschaftlich aus dem Rahmen des Ganzen herausfällt und deren Gründe in der Schwierigkeit der

[1]) Es soll da unterschieden werden in: a) Private-, b) öffentliche und c) in gemischt privat und öffentliche Unternehmen. Letztere werden häufig mit dem unklaren Ausdruck „gemischtwirtschaftliche" Unternehmen bezeichnet.

Finanzierung des Hafenausbaues zu suchen sind. Als im Jahre 1923 die ersten Teile des Hafenbeckens IV dem Verkehr übergeben wurden, setzte alsbald ein lebhafter Holzverkehr im Hafen ein. Nun waren aber die früheren Wasserlagerplätze für Holz, nämlich der alte Festungsgraben, infolge der Umgestaltung der Verkehrsanlagen im Süden der Stadt zugeschüttet oder für diesen Zweck unbrauchbar geworden. Es mußte deshalb neuer Platz geschaffen werden, dessen vorteilhafte Lage die Nähe des Seehafens war. Diese Umstände und Erwägungen führten dazu, daß die Stadt mit der Privatfirma Julius Berger, Tiefbau-A. G., die die Baggerarbeiten der Becken III und IV ausgeführt hatte, einen Vertrag einging, wonach diese Firma die östliche Hälfte des Hafenbeckens V für die Zwecke der Holzlagerung ausbaute. Als teilweise Entschädigung wurde eine 30-jährige Nutznießung eines etwa 150000 qm großen Geländes, das durch den Ausbau des Beckens V Wasseranschluß erhielt, der Firma Berger zugestanden.

Stettin.

Der verhältnismäßig schnelle Aufschwung des Stettiner Hafens im Gegensatz zu seinen älteren Konkurrenten Lübeck und Danzig beruht vorzugsweise auf der überaus günstigen wirtschaftsgeographischen Lage dieser Stadt. Infolge der zentralen Lage an der Ostsee sind die Transportwege — wenn wir von den Fährverbindungen Warnemünde—Gjedser und Swinemünde—Trelleborg absehen — zu Wasser und zu Lande bei einem Warenaustausch zwischen Deutschland und den Häfen der die Ostsee umlagernden fremden Staaten (wie Kopenhagen, Malmö, Stockholm, Helsingfors, Petersburg, Reval und Riga) am kürzesten über Stettin.

Was nun das Hinterland im einzelnen anbetrifft, mit dessen Größe und Bedeutung der zu ihm gehörende Seehafen wächst, so sei darauf hingewiesen, daß durch günstige Wasserstraßenverbindungen und durch ein gutes Eisenbahnnetz der Einfluß des Stettiner Hafens sehr weit reicht. Die Oder ist in einer Länge von 685 km bis nach Ratibor, die von Osten her bei Küstrin einmündende Warthe in einer Länge von 427 km bis zur Stadt Konin, und die Netze, welche bei Zantoch von rechts her in die Warthe mündet, bis Nakel schiffbar. Durch die Warthe, die Netze, den Bromberger Kanal und die Brahe ist die Oder mit der Weichsel verbunden. Mit der Elbe stellen sogar

zwei Wasserwege, ein nördlicher[1]) und ein südlicher[2]) die Verbindung her. Durch diese Wasserstraßenverbindungen ist Stettin für das sächsische Industriegebiet, für Oberschlesien, für die Reichshauptstadt Berlin und für weite Teile Deutschlands der gegebene Seehafen. Allein schon die Tatsache, daß es auf dem kürzesten Wege vom Kohlen- und Zinkreichtum Schlesiens zum schwedischen Erzreichtum liegt, läßt es wie eine wirtschaftliche Notwendigkeit erscheinen, daß bei der beherrschenden Bedeutung von Kohle und Eisen für die Weltwirtschaft Stettin als Umschlaghafen stark aufblühen mußte.

Für den Eisenbahntransport der Güter vom Hafen nach dem Binnenlande und umgekehrt ist es von ausschlaggebender Bedeutung, daß Stettin 65 km landeinwärts von der See entfernt liegt, wodurch sich naturgemäß der teure Transport auf dem Schienenwege verringert. Vergleichsweise sei erwähnt, daß Stettin der Reichshauptstadt um 145 km näher liegt als Hamburg.

Die wirtschaftliche Auswirkung dieser überaus günstigen Lage sehen wir deutlich in den Zahlen über den Stettiner Hafenverkehr, die bis 1913 ständig steigen und eine Höhe erreichen, welche, verglichen mit anderen deutschen Seehäfen, Stettin den dritten Platz hinter Hamburg und Bremen mit Bremerhaven einnehmen lassen.

Der Seeverkehr Stettins in den Jahren[3]):

	angekommene Schiffe		abgegangene Schiffe	
	Schiffe	Reg.-Tons	Schiffe	Reg.-Tons
1873	2 589	571 605	2 493	448 803
1880	3 508	769 371	3 251	754 934
1890	4 039	1 301 715	3 931	1 311 256
1900	4 762	1 545 766	4 560	1 551 591
1910	4 644	1 563 898	4 582	1 585 300
1913	5 172	2 012 479	5 185	2 073 354

Der Seeverkehr in den größeren deutschen Seehäfen im Jahre 1913[3]):

Orte	angekommene Schiffe		abgegangene Schiffe	
	Schiffe	Reg.-Tons	Schiffe	Reg.-Tons
Hamburg	16 427	14 241 894	17 985	14 496 623
Bremen mit Bremerhaven	5 729	4 525 501	5 760	4 509 423
Stettin	5 172	2 012 479	5 185	2 073 354
Bremen Stadt	3 876	2 148 976	3 709	2 075 418

[1]) Nördlicher Weg: über Berlin—Havelländischer Hauptkanal—Havel.
[2]) Oder-Spree-Kanal—Teltower Kanal—Plauer Kanal.
[3]) Die Zahlen sind dem Statistischen Jahrbuch des Deutschen Reiches entnommen.

Stettin ist demnach der größte deutsche Ostseehafen und zugleich der größte Hafen des preußischen Staates.

Der Hafen war vor dem Kriege im wesentlichen im Eigentum der Stadt und wurde auch von ihr betrieben; abgesehen von dem Hafenteil, den man unter der Bezeichnung „Alter Hafen" (Oder, Parnitz und Grüner Graben) zusammenfaßt und wo von jeher ein starkes Durcheinander von öffentlichen und privaten Umschlagseinrichtungen untermischt mit industriellen Anlagen herrschte, an welchem Zustande sich auch bis heute noch nichts geändert hat.

Während des Krieges nahm der Schiffsverkehr selbstverständlich erheblich ab; er betrug im Durchschnitt der Kriegsjahre kaum noch die Hälfte des letzten Friedensjahres.[1]) Immerhin hatte Stettin dadurch eine besondere Bedeutung, daß es der Haupteinfuhrhafen der auch für die Kriegsführung wichtigen hochwertigen Erze aus Schweden war.

Das Ende des Krieges mit seinen wirtschaftlichen und politischen Umwälzungen hat zwar Stettins Bedeutung verschoben, aber nicht in so ungünstiger Weise vermindert, wie es bei anderen deutschen Ostseehäfen der Fall war. Im Gegenteil: nachdem Danzig als Freistaat aus dem Rahmen des Reiches herausgerissen ist und Königsberg räumlich vom Mutterlande getrennt ist, ist Stettin als östlichster Hafen des zusammenhängenden Reichsgebietes der gegebene Mittler des Warenverkehrs, der sich von östlichen und nordöstlichen Staaten nach Deutschland hin ergießt und umgekehrt. Allerdings darf nicht vergessen werden, daß die beiden genannten Häfen sich nach Möglichkeit den gegebenen Verhältnissen anzupassen suchen und dabei doch wieder Stettin Konkurrenz machen.

Die allgemeine wirtschaftliche Depression, unter der Deutschland in den ersten Jahren nach dem Kriege zu leiden hatte, und die Wirkungen der Inflation brachten es jedoch mit sich, daß auch der Stettiner Hafenverkehr recht sehr darniederlag, so daß es der Stadtverwaltung, die damals unter den größeren deutschen Seehafenstädten die einzige war, die ihren Hafen aus eigenen Mitteln unterhielt und betrieb, die allergrößten Schwierigkeiten brachte, die erforderlichen Mittel für den Hafen aufzubringen. Zu alledem kam noch, daß der Hafen im Jahre 1922 von zwei schwerwiegenden Unglücksfällen betroffen wurde. Es waren dies der Brand des Kaischuppens IV im Freibezirke und die erheblichen Beschädigungen, welche durch einen Gewittersturm an den erst im Jahre 1919 in Betrieb

[1]) Berger: „Stettin als größter Osthafen". Artikel in der Zeitschrift „Kultur" 1923 Heft 1 S. 39.

genommenen vier Verladebrücken im Reiherwerderhafen hervorgerufen worden waren. Den daraus sich ergebenden finanziellen Belastungen fühlte sich die Stadtverwaltung allein nicht gewachsen und sah sich daher nach Unterstützung um, die sie beim preußischen Staate fand, wobei letzterer sich von dem Gesichtspunkt leiten ließ, daß die Aufgaben eines Hafens von der Geltung und der Lage Stettins weit über den Rahmen der Aufgaben einer einzelnen Stadt hinausgingen. Aus dem gleichen Grunde sah man auch ein, daß mit einer einmaligen Unterstützung nichts geholfen sei, sondern kam zu einer Regelung, die festgelegt wurde durch das Gesetz vom 22. September 1923, betitelt: „Gesetz über die Unterhaltung und den weiteren Ausbau des Stettiner Hafens“ [1]), wodurch folgende Grundlagen für ein gemeinsames Handeln vereinbart wurden:

Der § 1a dieses Gesetzes lautet: „Das Staatsministerium wird ermächtigt, als Beitrag zum Gesellschaftsvermögen der „Stettiner Hafengemeinschaft“ in Stettin, in der sich der preußische Staat und die Stadt Stettin zu einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts vereinen sollen, den Betrag von 200000000 Mk. — zweihundert Millionen Mark — zu verwenden.“ Es ist also damit der Hafen in das gemeinsame Eigentum der Stadt Stettin und des preußischen Staates übergegangen. Nähere Einzelheiten über diesen Zusammenschluß und über die Struktur der neuen Gesellschaft gibt uns der Gesellschaftsvertrag [2]): Die Gesellschaft, die mit rückwirkender Kraft vom 1. April 1923 beginnt (§ 2), nennt als Zweck ihrer Gründung die gemeinsame Verwaltung und den Ausbau der Stettiner Hafenanlagen, sowie den Betrieb der Hafenbahn, so lange er noch nicht der gemeinsam zu erhebenden Forderung gemäß von der Reichsbahn übernommen ist (§ 1). Über die Hafenverwaltung sei noch erläuternd hinzugefügt, daß es sich besonders darum handelt, für die Erhaltung der Hafengewässer (die Oder mit Nebenarmen und Hafenbecken) in der erforderlichen Tiefe, für die Unterhaltung der Pfahlgruppen und Bojen im Strom und schließlich für die Unterhaltung der Kaimauern und Bollwerke zu sorgen. Weiterhin gehört die Bereitstellung von Hafengelände für die Ansiedlung von Industrie- und Handelsunternehmungen und die Verwertung der Grundstücke durch Verkauf, Vermietung oder Verpachtung zu den Aufgaben der Verwaltung.

In die Gesellschaft bringt die Stadt ihre Hafenanlagen mit allem beweglichen Zubehör, dem städtischen Grundbesitz im Hafengebiet

[1] Preußische Gesetzsammlung Jahrg. 1923 Nr. 59 S. 451.

[2]) Dieser Vertrag sowie alle weiteren, die noch behandelt werden, sind mir liebenswürdiger Weise von der Industrie- und Handelskammer Stettin zur Verfügung gestellt worden.

und sämtliche damit verbundenen Rechte ein. Ferner wurden die von der Stadt für Hafenzwecke aufgenommenen Anleihen nach dem Stande vom 1. April 1923 mit 180 Millionen M. von der Gesellschaft übernommen (§ 3).

Der preußische Staat übernimmt die Kosten der Herstellung der augenblicklich unbedingt notwendigen Ersatz- und Erweiterungsbauten im Hafen (§ 3). Zu dem Zweck heißt es im Gesetze § 1b: „Das Staatsministerium wird ermächtigt, für den weiteren Ausbau des Stettiner Hafens einen Beitrag bis zu 120000000 M. — einhundertzwanzigmillionen Mark — nach Maßgabe des von dem zuständigen Minister festzustellenden Planes zu verwenden". Die Neubauten, die die Hafengemeinschaft auf Kosten des Staates ausführen soll, sind in einer dem Gesellschaftsvertrage der Hafengemeinschaft beigegebenen Liste aufgeführt. Für die Verwirklichung dieser Pläne ist allerdings noch der Vorbehalt gemacht, daß die Bauvorhaben nur erfolgen, soweit und sobald ihre Ausführung mit Rücksicht auf die Gesamtlage der Staatsfinanzen möglich ist. Im einzelnen ist der Bauplan folgendermaßen:

1) Wiederaufbau des im Sommer 1922 abgebrannten 180×30 m großen Kaischuppens IV im Freibezirk.
2) Ausbau des Ostkais am westlichen Hafenbecken im Freibezirk durch eine 540 m lange Kaimauer, einen Kaischuppen (200×46 m), neun Kräne und Gleisanlagen.
3) Erschließung von Industriegelände südlich des Steinbruch- und Reiherwerderhafens durch Hafenbecken, Gleisanlagen und Straßen.
4) Bau einer Abfertigungshalle für Schiffsfahrgäste.

Die Baukosten werden, wenn Überschüsse vorhanden sind, dem preußischen Staate mit 3 % vom Nennwert des Baukapitals verzinst und mit 1 % getilgt (§ 4).

Außerdem hat jeder Gesellschafter als Beitrag zum Gesellschaftsvermögen 200000000 Mark eingezahlt (§ 5).

Wenden wir uns jetzt der inneren Struktur der Gesellschaft selbst zu. Die Geschäftsführung steht den Gesellschaftern gemeinschaftlich zu, und sie bestellen zu diesem Zwecke mehrere (drei) Geschäftsführer (§ 6). Zur Teilnahme an der Verwaltung wird ein Hafenbeirat bestellt, der sich aus dem Vorsitzenden — der jeweils erste Bürgermeister der Stadt Stettin — und acht Mitgliedern zusammensetzt. In diesen Hafenbeirat entsendet der Staat drei Mitglieder, die Stadt drei vom Magistrat zu ernennende Mitglieder und die Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin, die sich am 1. April 1926 in eine Industrie- und Handelskammer umgewandelt hat, zwei Mit-

glieder. Die Befugnisse dieses Hafenbeirates bestehen in dem Recht der Einsichtnahme der Geschäftsbücher und Papiere behufs Prüfung der Jahresrechnung und der Bilanz und ferner in dem Recht auf beratende Mitwirkung bei wichtigeren Angelegenheiten der laufenden Verwaltung (§ 7). Durch die Hinzuziehung von zwei Mitgliedern der Industrie- und Handelskammer zu dem Hafenbeirat ist der am Hafen interessierten Privatwirtschaft Gelegenheit geboten, ihre Wünsche bezüglich der Hafenverwaltung zu äußern und bei wichtigen Fragen ihren Einfluß geltend zu machen.

Die Einnahmen der Gesellschaft, die insbesondere aus Erträgen der Verpachtung, Vermietung und des Verkaufs von Hafenanlagen sowie aus den für die Hafengemeinschaft zu erhebenden Abgaben bestehen, werden in folgender Weise verwendet: Zunächst werden die Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Erneuerungskosten und die Verzinsung und Tilgung der Schulden gedeckt; die überschießenden Beträge dienen zur Verzinsung und Tilgung der vom Staate eben erwähnten für Neubauten verausgabten Beträge; über weitere verfügbare Beträge beschließen die Gesellschafter, aber mit der Maßgabe, daß sie in der Regel zum weiteren Ausbau des Hafens verwendet werden sollen (§ 9).

Die Gesellschaft endet, wenn das von dem preußischen Staate verwendete Kapital getilgt ist; sämtliche Hafenanlagen gehen dann in das Eigentum der Stadt über (§ 12).

Gleichzeitig mit der Hafengemeinschaft wurde die „Stettiner Hafenbetriebsgesellschaft" gegründet, worüber es im preußischen Landesgesetze § 1c folgendermaßen heißt: „Das Staatsministerium wird ermächtigt, auf das Stammkapital der Stettiner Hafenbetriebsgesellschaft mit beschränkter Haftung in Stettin, die vom preußischen Staate, der Stadt Stettin und der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin gegründet werden soll, eine Stammeinlage von 60 000 000 M. — sechszig Millionen Mark — zu leisten." Dieser neugegründeten Gesellschaft wurde auf Grund eines Betriebsüberlassungsvertrages, auf den später noch näher einzugehen ist, die dem öffentlichen Umschlagsverkehr dienenden Hafenanlagen, Umschlags- und Lagereinrichtungen der Stettiner Hafengemeinschaft mit allem Zubehör und den zur Zeit vorhandenen Betriebsvorräten (d. h. also die Umschlagsanlagen im Alten Hafen, im Freibezirk, am Dunzig und im Reiherwerderhafen) zum Zwecke der Verwaltung und der Betriebsführung überlassen (§ 2). Darüber hinaus darf die Gesellschaft weitere Hafen-, Umschlags- und Lagereinrichtungen in oder bei Stettin pachten und in Betrieb nehmen (§ 2). Ferner führt sie den Betrieb und die Verwaltung der Hafenbahn, solange diese noch nicht von der

Reichsbahnverwaltung übernommen ist, und zwar auf Rechnung der Hafengemeinschaft.

Auf das Stammkapital der Gesellschaft, das bei der Gründung 150000000 Mark betrug, hatten die drei Gesellschafter folgende Stammeinlagen geleistet: Der preußische Staat 60000000 Papiermark, die Stadt Stettin 60000000 Papiermark und die Korporation der Kaufmannschaft (jetzt Industrie- und Handelskammer) 30000000 Papiermark. Das jetzige Stammkapital der Gesellschaft beträgt 75000 RM., an dem die Gesellschafter mit je 30000 bezw. 15000 RM. beteiligt sind.

Die Organe der Gesellschaft sind die Geschäftsführer, der Aufsichtsrat und die Versammlung der Gesellschafter.

Die Zahl der Geschäftsführer, die die Gesellschaft nach außen hin vertreten, ist gegenwärtig zwei.

Der Aufsichtsrat besteht aus 10 Mitgliedern, von denen die Stadt und der preußische Staat je vier und die Korporation der Kaufmannschaft zwei Mitglieder stellt (§ 10).

Die eventuell erzielten Reingewinne werden folgendermaßen verteilt: Zunächst sind 5% des Reingewinns zur Bildung einer Rücklage zu verwenden, bis diese eine Höhe von 10% des Gesellschaftskapitals erreicht hat. Darauf erhalten die Gesellschafter im Verhältnis ihrer Geschäftsanteile einen Gewinnanteil bis höchstens 4%; der dann noch verbleibende Rest wird zur Bildung von Erneuerungsrücklagen für die von der Gesellschaft zu pachtenden Hafenanlagen, Umschlags- und Lagereinrichtungen verwendet. Letzteres wird durch den § 7 des Betriebsüberlassungsvertrages zur Pflicht gemacht.

Nach dem Betriebsüberlassungsvertrage soll die Hafenbetriebsgesellschaft an die Hafengemeinschaft eine Pacht in Höhe von 4% des Wertes der ihr überlassenen Anlagen zahlen, allerdings mit der Erleichterung, daß der Zins in den ersten drei Jahren auf 2% und für das vierte Betriebsjahr auf 3% herabgesetzt wird.

Der Vertrag läuft zunächst bis zum 31. Dezember 1952 und verlängert sich von da ab stillschweigend jedesmal um weitere zehn Jahre, sofern er nicht jeweils zwei Jahre vor Ablauf gekündigt wird (§ 10). Bei Ablauf oder Kündigung des Vertrages sind die überlassenen Anlagen nebst Zubehör in betriebsfähigem Zustande der Stettiner Hafengemeinschaft zurückzugeben, desgleichen sind die vorhandenen Rücklagen abzuliefern.

Die vorher von der Stadt im Hafen beschäftigten Personen, Beamten, Angestellten und Arbeiter sind in der Mehrzahl von den beiden Hafengesellschaften übernommen worden. Während die städtischen

Arbeiter Eigenbedienstete der betreffenden Gesellschaften geworden sind[1]), haben die Angestellten und Beamten ihre im städtischen Dienst erworbenen Rechte behalten und sind den Hafengesellschaften nur als sogenannte Lehnbedienstete zur Verfügung gestellt worden. Im übrigen bestehen betreffs Neueinstellungen keine Bedingungen für beide Gesellschaften.

Fassen wir noch einmal die in Stettin vorgenommenen Veränderungen zusammen und betrachten wir diese neuen Organisationen auf ihre wahre wirtschaftliche Unternehmungsform hin im Gegensatz zu ihrer rechtlichen Form, die bisher erörtert worden ist. Eigentümerin des Hafens ist jetzt als Nachfolgerin der Stadt eine öffentliche Gesellschaft geworden, deren Gesellschafter zwei öffentlich-rechtliche Körperschaften, und zwar der preußische Staat und die Stadt Stettin, sind. Zum Zwecke des eigentlichen Betriebes hat die Gesellschaft ihre Hafenanlagen an eine andere Gesellschaft, die Hafenbetriebsgesellschaft, verpachtet, und zwar tat man es aus dem Grunde, um durch eine Beteiligung der Korporation der Kaufmannschaft bezw. Handels- und Industriekammer an einer Gesellschaft die Betriebsführung im Hafen kaufmännisch zu gestalten und von bürokratischen Fesseln zu befreien. In diese Gesellschaft tritt also neben Staat und Stadt als dritter Gesellschafter noch die Privatwirtschaft, vertreten durch die Industrie- und Handelskammer, weshalb wir hier von einem gemischt privat und öffentlichen Betrieb sprechen können[2]).

Lübeck.

Lübeck hatte als Hansestadt schon im frühen Mittelalter eine große Bedeutung. Das Zeitalter der Entdeckungen und die damit verbundene Verschiebung des Handels nach dem Westen ließ andere Hansestädte zu Welthäfen werden, während Lübeck nach wie vor zur Hauptsache auf die Ostsee beschränkt bleibt. Dank einer zielbewußten und vor keinen Kosten zurückschreckenden Politik konnte die Stadt ihre Stellung als Ostseehafen immer mehr ausbauen. Zwecks besserer Erschließung des Hinterlandes wurde die Lübeck-Büchener Bahn angelegt.

[1]) Die Hafenbetriebsgesellschaft muß aber den übernommenen und den bis zum 1. April 1926 eingestellten Arbeitern die im Reichsmanteltarif für die Gemeindearbeiter festgelegten sozialen Errungenschaften (Ruhegeld, Urlaub, Krankenfürsorge) weitergewähren.

[2]) Allerdings ist die Industrie- und Handelskammer auch eine öffentlich-rechtliche Korporation, aber sie vertritt doch ihrer Aufgabe entsprechend in dieser Gesellschaft die Privatwirtschaft; es kann deshalb hier nicht von einem rein öffentlichen Betrieb gesprochen werden.

Der 67 Km. lange in den Jahren 1896—1900 erbaute Elbe-Trave-Kanal von Lauenburg a. d. Elbe bis Lübeck gibt der Elbe eine zweite Mündung in die Ostsee und macht Lübeck gewissermaßen auch zu einem Elbhafen. Verkehrstechnisch ist Lübeck Mittler des Warenumschlages zwischen einem großen Teile Deutschlands auf der einen Seite und dem skandinavischen Norden und den Ostseerandstaaten auf der anderen Seite.

Die Trave bildet von der Mündung bis Lübeck in einer Länge von 20 Km. ein zusammenhängendes Hafengebiet, das nach der Art der Benutzung in Teile für Industrie- und Handelszwecke zerfällt.

Im Gegensatz zu anderen Häfen war auch Lübeck bezüglich des Verkehrs während der Kriegszeit begünstigt; denn die durch die Blockade teils gesperrte, teils gefährdete Nordsee mußte einen guten Teil ihres Warenumschlages an die Ostsee und damit auch an Lübeck abgeben[1]).

Naturgemäß ging ein Teil dieses Verkehrs nach Friedensschluß für Lübeck verloren und kehrte in die alten Bahnen zurück. Fernerhin wirkte erschwerend, daß die wirtschaftliche Depression der Nachkriegszeit den ganzen Hafenverkehr drückte. Als wichtiges Aufbaumoment sei hier nur erwähnt, das seitens der Stadt im Jahre 1924 an drei Stellen des Hafens Freizonen errichtet sind. Ferner liegen sowohl für den noch fehlenden Anschluß der Elbe an das mittel- und westdeutsche Kanalnetz großzügigen Pläne vor (Hansakanal und Südkanal), an deren Verwirklichung die Stadt lebhaft arbeitet.

Das gesamte Hafengebiet ist Eigentum der freien und Hansestadt Lübeck. Der Ausbau des Hafens und zwar die Neuanlagen und die Unterhaltung sowohl der eigentlichen Hafenwerke als auch des Fahrwassers liegt der Wasserbaudirektion, einer Abteilung der Baubehörde, ob. Die Bearbeitung des Warenumschlages liegt in den Händen der Kaiverwaltung der Handelskammer zu Lübeck. Die Handelskammer führt die Oberleitung durch einen „Ausschuß für die Hafengüterverwaltung". Die Kaiverwaltung betreibt den Umschlag und die Lagerung in den öffentlichen Speditions- und Lagerschuppen sowie an den angegliederten freien Plätzen, und zwar führt sie sämtliche auf dem

[1]) Gemäß der Schiffahrt-Zeitung vom 26. Jan. 1924 belief sich der Schiffsverkehr im Lübecker Hafen im Jahre

1913	auf	1 004 000 N.R.T.
1914	auf	857 000 N.R.T.
1915	auf	851 000 N.R.T.
1916	auf	719 000 N.R.T.
1917	auf	654 000 N.R.T.
1918	auf	511 000 N.R.T.
1919	auf	335 000 N.R.T.

Lande abzumachenden Geschäfte des Umschlages aus einschließlich des Heranbringens der Güter an das Schiff und des Fortschaffens von demselben.[1]) Die Arbeiten auf dem Schiff dagegen sind in privater Hand. Die oben erwähnten Freizonen unterstehen betriebswirtschaftlich ebenfalls der Kaiverwaltung.

An einigen öffentlichen freien Lösch- und Ladeplätzen, an denen sich vorzugsweise der Massengüterverkehr abwickelt, herrscht sogenannte Arbeitsfreiheit, d. h. sämtliche Arbeiten können hier von Privaten ausgeführt werden.

Die Hafenbahn gehört im Seehafen der Lübeck-Büchener Bahn und im Kanalhafen dem Staate. Den Betrieb führt in beiden Fällen die Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Eine Änderung ist in diesen Verhältnissen nach dem Kriege nicht eingetreten.

Kiel.

Der Kieler Hafen verdankt seinen Ruf seiner Eigenschaft als wichtiger Stützpunkt der deutschen Kriegsflotte. In Erkenntnis der Vorzüge, welche die Kieler Bucht als Flottenstation bot, wurde Kiel durch Gesetz vom 19. Juni 1883[2]) zum Reichskriegshafen der deutschen Kriegsmarine erklärt. Naturgemäß wurde seitdem die Hafenfläche in erster Linie den Zwecken und Notwendigkeiten der Reichsmarine vorbehalten. Für die Handelsschiffahrt dagegen blieb nur ein kleiner Teil und zwar nur der äußerste Winkel der Kieler Förde, die Hörn. Neben dieser rein räumlichen Beschränkung traten der Entwickelung des Seehandels noch Hindernisse seepolizeilicher Art entgegen, die ebenfalls eine Folge des Reichskriegshafengesetzes waren. Der Handelsschiffsverkehr blieb deshalb in Kiel nur klein; man war auch um seine Hebung nicht sonderlich bemüht, sondern beschränkte sich darauf, die Bedürfnisse der Marine und der von nun ab ungewöhnlich rasch wachsenden Stadt zu befriedigen. Somit hatte sich das ganze Erwerbsleben der Stadt auf das Vorhandensein der Kriegsmarine eingestellt, und sein Blühen und Gedeihen war von dem der Marine abhängig.

Verwaltet wurden die dem Handelsverkehr dienenden Hafenanlagen Kiels im Eigenbetriebe der Stadt, die gleichzeitig auch Eigentümerin war. Die Verwaltung des Hafens unterstand der städtischen

[1]) Die Umschlags- und Einlagerungsarbeiten durch eigene Arbeitskräfte wurden erst während des Krieges mit von der Kaiverwaltung übernommen.

[2]) Reichsgesetzblatt 1883 S. 105/106.

Hafenkommission, die den Betrieb durch Hafenmeister und die bauliche Unterhaltung durch das städtische Tiefbauamt ausüben ließ.

Diese einseitige wirtschaftliche Orientierung des Kieler Handels und Gewerbes trat durch den unglücklichen Ausgang des Krieges und durch die Auswirkungen des Friedensvertrages von Versailles mit erschreckender Deutlichkeit zutage. Mit Auslieferung der deutschen Kriegsflotte an den Feindbund und der wesentlichen Verkleinerung der Kriegsmarine wurden die wirtschaftlichen Fundamente der Stadt Kiel aufs schwerste erschüttert. Infolge des drohenden völligen Zusammenbruchs von Industrie und Handel in Kiel war man mit großer Tatkraft bemüht, für das Verlorene auf anderen Gebieten einen Ersatz zu schaffen. Da ist es sehr erklärlich, daß unter anderen Plänen gerade die Frage eine bedeutende Rolle spielte, den Kriegshafen in einen Handelshafen umzugestalten, zumal jetzt fast alle Hindernisse beseitigt waren, die bisher einer gedeihlichen Entwickelung der Handelsschiffahrt im Wege gestanden hatten. Auch mußten die günstigen verkehrsgeographischen Bedingungen der Stadt die Unternehmertätigkeit zwangsläufig auf diesen Weg führen; denn durch die Lage an der Mündung des Nord-Ostsee-Kanals ist Kiel zugleich östlicher Nordseehafen und westlichster Ostseehafen. Aus dieser günstigen Lage wollte man für die Hafenentwickelung seinen Nutzen ziehen, indem man beabsichtigte, Abnehmer und Abgeber von Teilladungen für die unzähligen, den Kanal passierenden Schiffe zu werden und ferner der Umschlagsplatz von der atlantischen Großtonnage auf die Ostseetonnage, worin Kopenhagen seine ureigenste Aufgabe sieht.[2]) Für diese Aufgaben mußte der Hafen mit dem nötigen Rüstzeug ausgestattet werden, d. h. technisch und wirtschaftlich für den Handelsschiffsverkehr umgestaltet werden. Die Stadt Kiel, die Eigentümerin des alten Handelshafens ist, trat deshalb bald nach Klärung der politischen Lage in Deutschland mit dem Reiche in Verbindung, um Gelände, das infolge der Ver-

[2]) An diesem Geschäft beteiligt sich auch Hamburg sehr stark; aber es ist hier nicht der Ort, die Vorzüge und Nachteile dieser beiden Häfen gegeneinander abzuwägen. Hier interessiert nur, daß Kiel besonders dieses Geschäft pflegen wollte. Ein Umschlag von der Großtonnage auf die Kleintonnage ist notwendig; denn das Befahren der Ostseegewässer ist für die atlantische Großtonnage wegen schwieriger Navigationsverhältnisse und wegen des Anlaufens der einzelnen Ostseehäfen mit ihren schwierigen Flußmündungen nicht ungefährlich, weshalb auch die Mehrzahl der großen Versicherungsgesellschaften der Welt für Schiff und Ladung der transatlantischen Tonnage, sobald sie die Grenze des Kieler Hafens nach der Ostsee passiert, d. h. den Bülker Leuchtturm, eine erhöhte Versicherungsprämie beanspruchen. Ferner ist es für die Großtonnage unwirtschaftlich und zwar deshalb, weil die einzelnen Ostseehäfen nur Teilladungen für die großen Schiffe abgeben und empfangen können und dadurch eine wirtschaftliche Ausnutzung des investierten Kapitals in Anbetracht der kostspieligen Liege- und Ladetage und der hohen laufenden Betriebskosten sehr erschwert ist.

kleinerung der Marine frei geworden war, zwecks räumlicher Ausdehnung des Handelshafens anzukaufen. Man hatte vorerst sein Augenmerk besonders auf den in der Nähe des Nord-Ostsee-Kanals gelegenen Marine-Kohlenhof mit Kai- und Molenanlagen sowie auf den für Industriezwecke verwertbaren Exerzierschuppen der Torpedodivision gerichtet. Die Marine sollte aber mit Rücksicht auf eventuelle spätere Ausdehnungsbedürfnisse nicht auf das Eigentum dieser Liegenschaften nebst Anlagen verzichten. Daher kam es nach langwierigen Verhandlungen nur zu einer Pachtung seitens der Stadt, die zunächst auf zwanzig Jahre, d. h. bis zum Jahre 1940, laufen soll, jedoch mit der vertraglichen Bestimmung, daß das Reich von seinem Kündigungsrecht während der nächsten zehn Jahre nur dann Gebrauch machen kann, wenn es des verpachteten Geländes nur für eigene Zwecke bedarf. Die Stadt muß die verpachteten Anlagen für eigene Rechnung unterhalten und hat ferner die Verpflichtung übernommen, das Pachtgebiet wehrhaft einzufriedigen und die Kosten für die infolge der Verpachtung notwendigen Änderungen und Ergänzungen an Leitungen, Eisenbahngleisen usw. zu tragen.[1])

Wenn sich aber der Umschlagsverkehr zwischen Ostsee- und Weltschiffahrt im Kieler Hafen günstig entwickeln sollte, war die Schaffung eines Zollausschlußgebietes unbedingt notwendig, denn der ausländische Schiffsverkehr sowie auch der ausländische und inländische Großhandel verlangen für den internationalen Umschlagsverkehr nicht nur einen unmittelbar an der Welthandelsstraße gelegenen Hafen, sondern fordern auch, daß die Abfertigung der Güter alle Erleichterungen erfährt, welche die Vorzüge eines Zollausschlußgebietes ausmachen. Es erging demgemäß auch ein entsprechender Antrag an die Reichsregierung, die ihrerseits die Notwendigkeit erkannte und durch Reichsgesetz vom 21. Juli 1922 ihre Einwilligung gab.

Diese ganze wirtschaftliche Umstellung erforderte naturgemäß größere Mittel, die Kiel bei seiner ungünstigen Finanzlage allein nicht aufbringen konnte; es wurde daher um finanzielle Unterstützung zum Ausbau seines Hafens beim Reiche und bei Preußen vorstellig. In seinen Begründungen wies Kiel auf die finanzielle Unterstützung anderer Häfen hin und legte ferner dar, daß es bemüht sei, den Ostsee-Umschlagsverkehr Kopenhagens an sich zu reißen, wodurch auch dem Reiche Vorteile erwüchsen. Andererseits machte die Stadt aber auch geltend, daß es doch das Reich gewesen sei, das durch das Reichskriegshafengesetz Kiels wirtschaftliche Betätigung in einseitige Bahnen

[1]) Siehe darüber: „Der Kieler Freihafen, sein Werden und Wesen", herausgegeben vom Handels- und Industrieamt der Stadt Kiel, Kiel 1924, S. 4 ff.

gelenkt hat und weiterhin Entwickelungsmöglichkeiten nach anderen Richtungen hin verhindert hat; daraus ergebe sich jetzt für das Reich um so mehr die Verpflichtung, Kiel bei seiner wirtschaftlichen Umstellung finanziell zu unterstützen. Aber alle Bemühungen blieben erfolglos und wurden größtenteils sinngemäß so abgelehnt wie eine Entscheidung des Herrn Reichsministers der Finanzen vom 24. September 1921, deren Wortlaut folgendermaßen ist: „Von dem Antrag auf finanzielle Unterstützung der Stadt Kiel für Hafenausbau und Industrieanlagen habe ich Kenntnis genommen. Da es sich bei der Durchführung der geplanten Maßnahmen um rein kommunale Angelegenheiten handelt, bin ich zu meinem Bedauern nicht in der Lage, eine finanzielle Beteiligung des Reiches in Aussicht zu stellen.“ [1])

So waren also die Bemühungen, eine direkte finanzielle Unterstützung des Reiches und des preußischen Staates zu erlangen, fehlgeschlagen. Man versuchte daher durch andere Mittel und Wege zu erreichen, daß die Stadt Kiel nicht allein mit den Kosten des Hafenausbaus belastet würde. Diese Bestrebungen nahmen festere Formen an in einem Plane des Handels- und Industrieamtes der Stadt Kiel vom 18. Dezember 1922, der betitelt war: „Gründung einer Hafenbau- und Betriebs-Aktiengesellschaft zu Kiel.“ [2]) In diesem Plane hatte man folgendes vorgesehen:

Der Ausbau des Hafens und die Verwaltung und Betriebsführung der öffentlichen Anlagen sollte von der städtischen Verwaltung getrennt werden und einer besonders zu diesem Zwecke ins Leben gerufenen juristischen Person in Form einer Aktiengesellschaft übertragen werden. Die Gesellschafter dieser A.-G. sollten einerseits die Stadtgemeinde sein, also eine öffentliche Körperschaft, und andererseits physische und juristische Personen der Privatwirtschaft. Um zu verhüten, daß die städtischen Interessen nicht dadurch gefährdet würden, daß die privaten Aktionäre durch ihr Mitbestimmungsrecht in der Gesellschaft das Bauprogramm im Interesse einer kurzsichtigen oder eigensüchtigen Geschäftspolitik begrenzt hielten, war vorgesehen, daß die Stadt 70 % des Gesellschaftskapitals, welches bei der Gründung zunächst 150000000 Mk. betragen sollte, die Gesamtheit der Aktionäre der Kieler Privatwirtschaft die übrigen 30 % erhalten sollten. Diese letzteren sollten durch die Industrie- und Handelskammer zu Kiel als Treuhänderin vertreten werden. Es sollte also, wirtschaftlich betrachtet,

[1]) Mitgeteilt von H. Meyer: „Kiel und sein Wiederaufbau.“ Kiel 1921, S. 46.

[2]) Diese Schrift sowie die Eingaben Kiels an das Reich betreffend Freibezirk und finanzielle Unterstützung wurden mir neben sonstigem reichlichen Material liebenswürdigerweise vom Handels- und Industrieamt der Stadt Kiel übergeben.

eine gemischt privat und öffentliche Gesellschaft gegründet werden, in der die Stimmenzahl der Privatwirtschaft in der Minderheit sein sollte.

Der Aufsichtsrat sollte mindestens aus sechs Personen bestehen, wovon jeweils die Hälfte aus von der Stadt benannten Personen bestehen muß. Außerdem sollte dem Aufsichtsrat der Oberbürgermeister der Stadt Kiel angehören (§ 17).

Die Aufgaben des Unternehmens legte eingehend der § 2 dar, den ich hier wörtlich folgen lasse: „Der Gegenstand des Unternehmens besteht darin, die in Kiel befindlichen Hafenanlagen, insbesondere diejenigen in der Wik, am Kanal und in Voßbrook, dem Industrie-, Handels- und Schiffahrtsverkehr zugänglich zu machen. Hiernach gehört zum Gegenstand der Unternehmung insbesondere die Errichtung und der käufliche oder pachtweise Erwerb und Betrieb sowie die Unterhaltung von Lagerhäusern, Stauereien, Auktionshallen und Fahrzeugen aller Art, ferner die Betreibung von Geschäften, die mit solchem Betriebe in Verbindung stehen, unter anderem die Ausgabe von übertragbaren, auf Order oder auf Inhaber lautenden Lagerscheinen über bei ihr lagernde Waren; die Gesellschaft ist auch berechtigt, selbst Hafen- und Umschlagseinrichtungen zu schaffen und zu verwerten und im übrigen alle Maßnahmen zu treffen, die zur Errichtung oder Förderung angemessen erscheinen."

In diese Gesellschaft sollte die Stadt ihr Hafen- und Industriegelände nebst allen am Tage der Gründung darauf errichteten oder im Bau befindlichen Anlagen und der dort hinführenden Hafenbahn, ferner sämtliche Hafenanlagen auf dem vom Reichsfiskus gepachteten Gelände auf dem Gebiete des ehemaligen Marine-Kohlenhofes einbringen. Was die Pachtverträge zwischen der Stadt und dem Reiche anbetrifft, so sollte die Gesellschaft Rechtsnachfolgerin der Stadt werden (§ 36).

Diese Gesellschaft hätte, wenn sie gegründet worden wäre, zweifellos die Stadtgemeinde bezüglich der hohen Kosten für den Hafenausbau etwas entlastet und damit zugleich der Privatwirtschaft einen Einfluß in sämtlichen Hafenfragen gesichert. Sie ist aber nie ins Leben gerufen worden, und die Gründe dafür wird man nur verstehen können, wenn man die eigentlichen Ziele näher betrachtet, die man mit der Gründung dieser Gesellschaft verfolgte. Die bisherigen Verhandlungen mit den Reichs- und Staatsbehörden hatten nämlich ergeben, daß die Behörden den Zusammenschluß der städtischen und privaten Initiative in Kiel in Form einer Gesellschaft wünschten, damit sie bei den weiteren Verhandlungen einer geschlossenen Einheit

der gesamten lebendigen Kräfte des Kieler Wiederaufbauwerkes gegenüber auftreten könnten. Diese Gesellschaft wollten sie dann direkt durch Beitritt oder indirekt in Form von Garantie- oder Bürgschaftsübernahme unterstützen. Dieses Ziel also hatte man letzten Endes im Auge, als man die obigen Pläne aufstellte. Nach Fertigstellung wurden sie den betreffenden Behörden zur Begutachtung unterbreitet, um die endgültige Stellungnahme derselben entgegennehmen zu können. Die nun folgenden Verhandlungen litten aber stark unter dem beginnenden Währungsverfall, und es gestaltete sich immer schwieriger, die zuständigen Reichs- und Staatsinstanzen unter diesen Verhältnissen für die Kieler Pläne zu gewinnen. Als dann im Jahre 1923 durch einen Bescheid des preußischen Handelsministeriums zugleich auch im Namen des Finanzministers des Reiches die Beteiligung Preußens und des Reiches am Ausbau der Kieler Hafenanlagen unter Hinweis auf die schwierige finanzielle Lage abgelehnt wurde, ließ man den Plan einer Gesellschaftsgründung völlig fallen.

Zusammenfassend ist also zu sagen, daß die Pläne einer Vergesellschaftung des Hafenbetriebes zunächst fehlgeschlagen sind. Die Stadt bleibt also weiterhin alleinige Eigentümerin des Hafens und seiner Anlagen sowie der Hafenbahn und muß auch weiterhin den Betrieb in eigener Regie führen. Gleichzeitig sieht sich die Stadt auch genötigt, die bereits oben näher bezeichneten Ausbaupläne auf eigene Kosten, was allerdings nur in stark verlangsamtem Tempo möglich sein wird, fortzusetzen.

Flensburg.

Der Flensburger Hafen hat zwar zahlenmäßig einen geringeren Hafenverkehr aufzuweisen als andere deutsche Ostseehäfen wie Rostock oder Saßnitz, die hier nicht behandelt worden sind[1]), verdient jedoch aus dem Grunde unsere besondere Beachtung, weil hier nach dem Kriege ein großer Hafenteil neu erstanden ist, der einer Gesellschaft zur Ausnutzung übergeben worden ist.

Dank der guten geographischen Lage an der Förde gleichen Namens, 30 km von der eigentlichen Seeküste entfernt, war Flensburg von jeher ein Mittelpunkt des Handels und zugleich ein wirtschaftlicher Stützpunkt Schleswigs.

[1]) Der reine Handelsschiffsverkehr ist in diesen Häfen nur gering, da der Fährverkehr die Statistik des Schiffsverkehrs sehr hoch erscheinen läßt. Obendrein ist auch in diesen Häfen eine uns interessierende Änderung in der Bewirtschaftung nach dem Kriege nicht vorgenommen worden. Siehe darüber auch in der Einleitung.

Der Hafen ist Eigentum der Stadt und wird auch von ihr durch eine besondere Hafenkommission betrieben.

Durch den Ausgang des Krieges wurde Flensburg erheblich geschädigt, da nach Abtretung von Nordschleswig an Dänemark die neue deutsch-dänische Grenze dicht an der Stadtgrenze entlang und mitten durch die Flensburger Förde führt und infolgedessen das Hinterland des Hafens empfindlich eingeengt ist. Erschwerend kommt hinzu, daß Dänemark in jeder Weise bestrebt ist, die neu erworbenen Gebietsteile vom Flensburger Handel unabhängig zu machen, aus welchem Grunde es die kleinen Hafenstädte Sonderburg, Apenrade und Hadersleben, die bis dahin als Kleinschiffahrtsplätze rein lokale Bedeutung gehabt hatten, unter großem Aufwand von Mitteln für Seeschiffsverkehr ausbaute. Schließlich wurde als direkte Konkurrenz für Flensburg an der Förde in Gravenstein noch ein ganz neuer Hafen angelegt. Mit dieser Konkurrenz von seiten Dänemarks nicht genug trat auch noch Kiel als neuer Handelshafen auf den Plan und drohte einen großen Teil des dem Hafen noch verbliebenen Hinterlandes an sich zu reißen.

Angesichts dieser Verhältnisse war es der Flensburger Kaufmannschaft klar, daß auch bei größten Anstrengungen die Bedeutung der Stadt als Provinzhafen schwerlich wieder herzustellen sein würde. Man mußte daher bemüht sein, den Hafen in anderer Weise auszunutzen. Mit Hinblick auf Flensburgs neue Stellung als Grenzstadt erschien es gegeben, Flensburg als Stapelplatz für Transitware auszubauen. Um dieses Ziel zu erreichen, war allerdings die Errichtung eines Freihafens unumgänglich notwendig. Von der Erwägung ausgehend, daß die neuen Grenzgebiete der besonderen Unterstützung bedürften, gaben der preußische Staat und die Reichsregierung nicht nur ihre Genehmigung zum Bau eines Freihafens, sondern der preußische Staat entschloß sich sogar zu erheblicher finanzieller Beihilfe in Form von Darlehen. Die im Jahre 1923[1]) dem Verkehr zur Verfügung gestellte Freihafenzone genießt die Rechte eines Zollausschlußgebietes, d. h. es können sich in ihr alle die Betriebe niederlassen, die im Zollinland für zollfreien Veredelungsverkehr in Betracht kommen.

Schon während der Zeit, in welcher der Freihafen sich noch im Bau befand, beschäftigte sich die städtische Hafenkommission mit der Frage, in welcher Weise der Betrieb dieses neuen Hafenteiles geführt werden sollte. In Erwägung zog man einerseits lediglich die Verpachtung des neu errichteten Lagerhauses und des Getreidespeichers und andererseits auch die Verpachtung des gesamten Freihafens.

[1]) Die feierliche Eröffnung des Gesamtbetriebes fand am 17. Juli 1923 statt.

Lediglich der Getreidespeicher wurde an eine G. m. b. H., deren Gesellschafter die Flensburger Kornhändler sind, verpachtet; darüber hinaus trat man aber vorliegenden Angeboten, Teile oder den gesamten Freihafen zu pachten, nicht näher, da die angebotenen Pachtsummen zu gering waren. Auch tauchten gleichzeitig Pläne zur Gründung einer Betriebs-G. m. b. H. oder einer A.-G. auf, woran die Stadt sowie einheimische und fremde Geschäftsleute beteiligt sein sollten, wovon man aber ebenfalls infolge der Unsicherheit der damaligen Verhältnisse Abstand nahm. Es wurde daher der Freihafen nach seiner Fertigstellung zunächst unter städtische Verwaltung gestellt. Die Oberleitung war einem zu diesem Zwecke gebildeten Unterausschuß der Hafenkommission übertragen, dem durch Beschluß der städtischen Kollegien weitgehende Machtvollkommenheiten zugebilligt wurden.

Später erwog man von neuem ernstlich die Frage der günstigsten Bewirtschaftung, da trotz großer Anstrengung der Freihafenverwaltung, die in ihrer Tätigkeit von Flensburger Kaufleuten und von Speditionsfirmen unterstützt wurde, keine großen Erfolge erzielt worden und auch für die Zukunft nicht zu erwarten waren. Die Umgestaltung der Betriebsführung des Freihafens bildete nun für lange Monate bei den städtischen Organen sowie beim Handel und bei der Industrie Gegenstand lebhafter Erörterungen. Als ernsthafte Pläne der Stadtverwaltung laut wurden, daß sie den Freihafen im Wege des Erbbaurechtes einer zu gründenden Aktiengesellschaft, in welcher die Zentraldirektion A.-G. Schenker & Co., Berlin, über die Mehrheit der Stimmen verfügen sollte, traten die Vertretungen der Flensburger Handelskreise: der Verein für Handel und Industrie, der Großhandelsverband, der Industrieverband und die Handelskammer an die Stadt heran, sprachen sich gegen den beabsichtigten Schritt aus und stellten der Stadtverwaltung anheim, zunächst der Flensburger Kaufmannschaft den Vertrag auf gleicher Basis anzubieten. Es wurde dabei betont, daß die Flensburger Kaufmannschaft in einer Vergebung des der Stadt Flensburg als Entschädigung für den Verlust Nordschleswigs genährten Freihafens an eine auswärtige Firma einen direkten Widerspruch zu den Interessen des Flensburger Handels erblickte. Der Magistrat glaubte sich den genannten Wünschen aus dem Grunde nicht anschließen zu können, da ja dem bisherigen Betriebsausschuß zahlreiche hervorragende Kaufleute der Stadt angehörten und trotzdem keine nennenswerten Erfolge erzielt worden waren. Damit schien der Beweis erbracht, daß dem Flensburger Handel allein weder eine Belebung des Umschlagsverkehrs noch eine Ansiedlung von Industrie in größerem Umfange glücken würde, und aus diesen Gründen hielt es

der Magistrat[1]) „zur weiteren gedeihlichen Entwickelung des Freihafens für dringend erwünscht, für den Betrieb einen Großunternehmer zu gewinnen, der einen beträchtlichen Teil des mitteleuropäischen Verkehrs bereits in seinen Händen hat und außerdem solche Beziehungen zum deutschen Großkapital besitzt, daß er die Finanzierung industrieller Anlagen in dem Freihafen kräftig zu fördern vermag. Der Magistrat ist der Ansicht, daß die Zentraldirektion A.-G. Schenker & Co., Berlin[2]), beiden Anforderungen entspricht." Es wurden deshalb Vertragsentwürfe ausgearbeitet, nach denen der Betrieb und der weitere Ausbau des Freihafens für fünfzig Jahre einer von der Stadt Flensburg und der Zentraldirektion A.-G. Schenker & Co. zu gründenden „Flensburger Freihafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft" mit dem Sitz in Flensburg übergeben werden sollte.[3]) Am 15. Mai 1924 wurde die Frage in einer geheimen Sitzung des städtischen Kollegiums beraten und der Vorschlag des Magistrats angenommen.[4])

Der größte Teil der Kaufmannschaft erklärte sich hiermit nicht einverstanden und sandte eine Deputation zum Regierungspräsidenten nach Schleswig, um die getroffenen Abmachungen wieder rückgängig zu machen. Dieser erhob gegen die Annahme des Freihafenvertrages Einspruch mit folgender Begründung: Der Beschluß der Stadtverordnetenversammlung verstoße insofern gegen die Gesetze, als das alte Stadtverordnetenkollegium nicht berechtigt gewesen sei, einen so wichtigen Beschluß herbeizuführen, da bereits eine Neuwahl stattgefunden hatte und die neuen Mitglieder nur noch nicht in ihr neues Amt eingeführt waren. Gegen die Beanstandung dieses Beschlusses stand dem Stadtverordnetenkollegium gemäß § 15 des Zuständigkeitsgesetzes die Klage im Verwaltungsstreitverfahren zu, die auch beim Bezirksausschuß in Schleswig eingereicht wurde und über die in letzter Instanz das Oberverwaltungsgericht in Berlin am 21. Oktober 1924 zu Ungunsten der Stadt entschied.

---

[1]) Denkschrift des Magistrats der Stadt Flensburg S. 2.

[2]) Die Zentraldirektion A.-G. Schenker & Co. ist eine Organisationsgesellschaft, die eine große Anzahl von internationalen Transportunternehmungen vereinigt und an der eine Anzahl von Großbanken beteiligt sind. Die Firma ist auch maßgebend an der „Berliner Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft" (Behala) beteiligt, welcher die Stadt ein Erbbaurecht an den Anlagen ihres Binnenhafens übertragen hat. Ferner hat diese Gesellschaft, wie wir später noch sehen werden, maßgebenden Einfluß in dem neuen Wilhelmshaven-Rüstringer Industriehafen.

[3]) Auf die nähere Darstellung der Verträge kann hier verzichtet werden, da die später zu behandelnde Gesellschaft gleichen Namens mit Ausnahme einiger kleiner Änderungen im wesentlichen die gleiche ist.

[4]) In der Stadtverordnetenversammlung hatten 27 Stimmen dafür, 18 dagegen und im Magistrat 9 Stimmen dafür und 2 Stimmen dagegen gestimmt.

Somit war der Pachtvertrag hinfällig und die Angelegenheit mußte im neuen Stadtparlament nochmals durchberaten werden. Erst am 5. August 1925 kamen die inzwischen einer kleinen Änderung unterzogenen Verträge erneut zur Abstimmung in der Kollegiensitzung und wurden wiederum angenommen.[1])

Seitdem ist also der Flensburger Freihafen zum Zwecke der Betriebsführung der neugegründeten „Flensburger Freihafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft", kurz auch „Ffreihala" genannt, durch einen Erbbauvertrag überlassen worden. Der Getreidespeicher wird weiterhin durch die G. m. b. H. bewirtschaftet, den darüber mit der Stadt abgeschlossenen Vertrag hat die „Ffreihala" übernommen. Der Zweck dieser neuen Gesellschaft ist die Führung aller mit einem Hafenbetriebe in Verbindung stehenden Geschäfte; er wird im § 2 des Gesellschaftsvertrages folgendermaßen formuliert: „Gegenstand des Unternehmens dieser Aktiengesellschaft ist die Bewirtschaftung von in Flensburg liegenden Hafenanlagenn und Lagerhäuser, der Abschluß von hierauf bezüglichen Erbbauverträgen, die Übernahme und Durchführung von Frachtführergeschäften, Lagereigeschäften, Reedereigeschäften und Speditionsgeschäften, die Durchführung von Hilfsgeschäften aller Art, die diesen Gegenständen des Unternehmens dienen, die Vermittelung von Versicherungen, der Erwerb von Grundstücken und grundstücksähnlichen Rechten zum Zwecke der Durchführung oder Förderung des Gesellschaftszweckes, die Beiligung an anderen, diesen Zwecken dienenden Unternehmungen und Industrien, sowie die Vornahme aller Geschäfte, die der Förderung des Gesellschaftszweckes unmittelbar oder mittelbar zu dienen geeignet sind. Die Errichtung von Zweigniederlassungen ist zulässig."

Das Grundkapital der Gesellschaft, das 60000 RMk. beträgt, zerfällt in 52 Stammaktien zu je 1000 RMk. und in 4 auf den Namen lautende Vorzugsaktien zu je 2000 RMk. Nennbetrag (§ 4). Die Vorzugsaktien sind, wie wir im weiteren noch sehen werden, hinsichtlich der Gewinnbeteiligung schlechter gestellt als die Stammaktien. Ihr Vorzug beruht darin, daß sie auf je 1000 RMk. Nennbetrag in der Generalversammlung 15 Stimmen gewähren, während die Stammaktien auf je 1000 RMk. Nennbetrag nur eine Stimme haben (§ 5).

Die von der Gesellschaft erzielten Gewinne werden folgendermaßen verteilt: Als erste bekommt die Stadt 50 % des Überschusses der Einnahmen über die Ausgaben nach Vornahme ausreichender Ab-

[1]) Im Stadtverordnetenkollegium ergab die Abstimmung 21 dafür, 15 dagegen bei 9 Stimmenthaltungen; im Magistrat 8 dafür, 2 dagegen bei 1 Stimmenthaltung.

schreibungen als Entgelt für die Überlassung des Flensburger Freihafens. Der dann noch verbleibende Reingewinn wird wie folgt verteilt: 5 % des Reingewinns sind zur Bildung eines Reservefonds zurückzustellen, bis derselbe 10 % des Aktienkapitals beträgt; von dem verbleibenden Rest erhalten die Stammaktien eine Dividende bis zum Betrage von 10 %. Der dann noch verbleibende Rest fließt zur Hälfte der Stadt Flensburg zu, die andere Hälfte wird als Dividende auf die Stamm- und Vorzugsaktien verteilt (§ 19).

Neben dieser bevorzugten Stellung bei der Gewinnverteilung erhält die Stadt als weitere Gegenleistung vom Aktienkapital 25 Stammaktien und eine Vorzugsaktie (§ 3 des Erbbauvertrages).[1] Damit verfügt die Stadt Flensburg über 55 Stimmen von den insgesamt 172 Stimmen, die in der Generalversammlung vertreten sein können. Da die übrigen Stimmen alle in Händen der Generaldirektion A.-G. Schenker & Co. sind, ist die „Ffreihala" eine gemischt privat und öffentliche Gesellschaft, in der das Privatkapital ausschlaggebend ist.

Das Erbbaurecht ist vertraglich auf dreißig Jahre, also bis zum 31. Dezember 1955, bestellt. Dieses Recht verlängert sich um weitere zwanzig Jahre, falls die Gesellschaft selbst oder durch Dritte Anlagen vornimmt, die ihrer Natur nach auf längere Dauer als dreißig Jahre bestimmt sind (§ 1).

Angesichts der Zusammensetzung der Gesellschaft und der langen Dauer des Vertragsverhältnisses sind durch den Erbbauvertrag der Gesellschaft eine Reihe von Verpflichtungen auferlegt, durch die ein in jeder Weise einwandfreies Arbeiten im Hafen gewährleistet werden soll. Die Wesentlichsten davon lauten folgendermaßen:

1) „Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Entwickelung des Flensburger Freihafens nach besten Kräften und mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln in ständiger Fühlungnahme mit dem Magistrat und der Handelskammer zu fördern." (§ 1,2.)

2) „Die Gesellschaft darf die Erbbaugrundstücke nur für die Zwecke des Hafen-, Lagerei- und Industriebetriebes sowie verwandter Betriebe verwenden. Der Lösch- und Ladebetrieb darf nicht beeinträchtigt werden." (§ 1,4.)

3) „Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Bewirtschaftung des Hafens in einer Weise zu führen, die den Interessen der Allgemeinheit und der beteiligten Kreise Rechnung trägt. Die Interessen des Flensburger Handels sollen besonders berücksichtigt werden. Alle Speditions-

[1] Dieser Vertrag sowie der Gesellschaftsvertrag wurden mir liebenswürdigerweise von der „Ffreihala" zur Verfügung gestellt.

firmen dürfen unbeschränkt ihre Geschäfte im Flensburger Freihafen betreiben." (§ 1,6.)

4) „Die Gesellschaft hat für die Benutzung des Hafens, seiner Bauten und Anlagen allgemeine Bedingungen aufzustellen, nach denen der Hafen, seine Bauten und Anlagen unter gleichen Voraussetzungen und zu gleichen Bedingungen von jedem Interessenten benutzt werden können." (§ 1,8).

5) „Die Gesellschaft hat sämtliche von ihr übernommenen Bauten und Anlagen nebst Zubehör in einem ordnungsmäßigen und betriebsfähigen Zustande während der Dauer des Erbbauvertrages zu erhalten und bei Beendigung zurückzugewähren." (§ 5,2.)

Im Falle der Verletzungen dieser Verpflichtungen steht der Stadt im Punkte 1 Klagerecht bei einem Schiedsgericht zu, das sich aus je einem Schiedsrichter beider Parteien und aus einem vom Landgerichtspräsidium bestellten Obmann zusammensetzt, demnach als unparteiisch angenommen werden kann. Verletzungen hinsichtlich der Punkte 2—5 sind kraft § 10,3 einem Vertragsbruch gleichgesetzt, der automatisch das Heimfallsrecht auslöst, sofern der Aufforderung zur Herstellung des vertragsmäßigen Zustandes nicht binnen einem Monat Folge geleistet ist. Ebenso tritt das Heimfallsrecht im Falle des Konkurses der Gesellschaft und im Falle umfänglicher Stillegung des Hafenbetriebes in Kraft. (§ 10, 1—4.)

Die Unterhaltung der Kaimauern, Uferbefestigungen und der jeweils nötigen Wassertiefe ist Sorge der Stadt und untersteht dem städtischen Tiefbauamt; jedoch haftet die Gesellschaft, wenn diese Beschädigungen oder Veränderungen durch den Hafenbetrieb verursacht werden (§ 9).

Hamburg.

Der Hafen von Hamburg befindet sich im Eigentum und Betrieb des Staates, der diesen durch seine Verwaltungen wahrnimmt. Bau und Unterhaltung sind Angelegenheit der Baudeputation, und zwar der Sektion für Strom- und Hafenbau, während in den eigentlichen Betrieb sich die Marineverwaltung und die Kaiverwaltung teilen, die ihrerseits wieder der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe unterstellt sind.

Die Marineverwaltung weist den Schiffen die Liegeplätze an und überwacht die Befeuerung, den Eisbrecherdienst und das Lotsenwesen.

Die Kaiverwaltung dagegen nimmt den Betrieb der staatlichen Kaianlagen wahr. Ein Teil der Hamburger Kaischuppen ist an große

Reedereien, z. B. Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft und die Vereinigten Afrika-Linien, die man in diesem Zusammenhang als Pachtreedereien bezeichnet, verpachtet. Außer für die zuletzt genannten Anlagen stellt die Kaiverwaltung die für den Kaibetrieb erforderlichen Arbeitskräfte und unterhält die Krananlagen. Ihre Aufgabe ist im wesentlichen das Umschlagsgeschäft, während der Lagerbetrieb (in Speichern) sich überwiegend in Händen der sogenannten Freihafen-Lagerhausgesellschaft befindet. Diese Gesellschaft wurde im Jahre 1885 mit Privatkapital gegründet, heute aber hat der Staat ca. 65 % der Aktien in seinen Händen.

Der Umschlag von Massengütern (Kohlen, Erze und Getreide), ferner der Stauereibetrieb sowie endlich die Schleppschiffahrt und die Spedition befinden sich in Privathänden. Der Betrieb der Hafenbahn wird von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im Auftrage der Kaiverwaltung ausgeführt.

Gelegentlich der in den Nachkriegsjahren erfolgten Umwandlung der bis dahin staatlichen Wasser- und Gaswerke Hamburgs in gemischt privat und öffentliche Betriebe wurde auch die Überführung des bisherigen Staatskaibetriebes in eine privatwirtschaftliche Form erwogen. Im einzelnen gingen die Pläne dahin, daß die Privatwirtschaft weder durch Kapital noch in maßgeblicher Weise im Aufsichtsrat vertreten sein sollte; letzterer sollte vielmehr lediglich aus Mitgliedern der Bürgerschaft bezw. des Senats zusammengestellt sein.[1]) Der Kaibetrieb sollte auch weiterhin reiner Staatsbetrieb bleiben und lediglich in juristischem Sinne eine privatwirtschaftliche Form annehmen, während das Kapital in Händen des Staates bleiben sollte. Durch diese Umwandlung hoffte man durch Vermeidung längerer Instanzenwege eine schnellere Erledigung der Geschäfte und eine Beschränkung des Angestellten und Beamtenapparates zu erreichen. Ungeklärt blieb aber die Frage, ob sich aus den Einnahmen der Kaiverwaltung ohne Zuschüsse von seiten des Staates, die bis dahin immer geleistet worden waren, die notwendigen Aufwendungen für den Betrieb, für eine angemessene Unterhaltung der Anlagen und für eventuelle Erweiterungen herauswirtschaften ließen. Grundsätzlich legte man also die Frage zugrunde, ob es anzustreben sei, daß der Hafen zweckmäßig seine Ausgaben unmittelbar durch seine Einnahmen deckt, oder ob die Rentabilität der Anlagen auf einem anderen Felde zu suchen sei, als da sind mittelbare volkswirtschaftliche Vorteile, welche in Einnahmen der Stadt

[1]) Später hatte man auch die Ernennung von Vertretern des Wirtschaftslebens zu Aufsichtsratsmitgliedern in Aussicht genommen.

bestehen, die sich aus der Belebung von Handel und Verkehr ergeben. Die Furcht zahlreicher am Hafen interessierter Kreise, daß die fiskalischen Gesichtspunkte der Kostendeckung in dem in eine privatwirtschaftliche Betriebsform überführten Staatskaibetrieb aller Voraussicht nach zum Schaden des Hafens die Oberhand gewinnen würden — ein Standpunkt, der besonders von der Handelskammer vertreten wurde — hat dann schließlich dazu geführt, daß die genannten Pläne fallen gelassen wurden und der Hafen in der gleichen seit Jahrhunderten bewährten Art weiter betrieben wurde.[1])

Die Bremischen Häfen.

Entsprechend der geographischen Lage und den Wasserstraßenverhältnissen verteilt sich der Überseeverkehr auf die beiden Bremischen Häfen Bremen und Bremerhaven derart, daß die Normalschiffe des überseeischen Frachtverkehrs und die kleineren Schiffe die Stadtbremischen Häfen aufsuchen, die großen Frachtschiffe und Fahrgastdampfer dagegen in Bremerhaven bleiben.

Die zuständige oberste Behörde für den Bau, die Verwaltung und den Betrieb der Häfen ist die Depution für Häfen und Eisenbahnen. Die Bauten im besonderen unterstehen den Hafenbauämtern Bremen und Bremerhaven. In Bremen führt die Bewirtschaftung der öffentlichen Umschlagsanlagen und Lagerhäuser an den Hafenbecken I, II und III und an den Nebenbecken des Hohenthorhafens die „Bremer Lagerhaus-Gesellschaft A.-G." (gegründet 1877) im Auftrage des Staates. Letztere ist eine Privatgesellschaft mit staatlicher Gewinnbeteiligung, welcher der Betrieb und die Unterhaltung der Schuppen, Speicher und Hebezeuge obliegt. Ein wesentlicher Unterschied gegenüber Hamburg liegt also darin, daß hier Kaiverwaltung und Lagerhausverwaltung sich in einer Hand befinden.

In Bremerhaven wird ein großer Teil der Anlagen von Reedereien wie beispielsweise vom Norddeutschen Lloyd und den United States Lines auf Grund von Pachtverträgen bewirtschaftet; der restliche Teil vom Staate. Die Hafenbahnanlagen werden in Bremerhaven von der Deutschen Reichsbahngesellschaft und in Bremen vom Staate selbst betrieben.

An den eben geschilderten Verhältnissen ist nach dem Kriege nichts geändert worden.

---

[1]) Über die erwogenen Pläne siehe: 1. „Formen der deutschen Hafenbewirtschaftung. Was geschieht in Hamburg?" Schiffahrt-Zeitung Nr. 23 21. März 1925. 2. „Neue Wege", Schiffahrt-Zeitung Nr. 25 28. März 1925.

Wilhelmshaven-Rüstringen.

Vor dem Kriege hatte Wilhelmshaven-Rüstringen als Handelshafen keine Bedeutung; es war ausschließlich Kriegshafen und zwar zunächst in preußischen Händen und seit 1871 in Händen des Reiches. Besonders charakteristisch ist, daß sich in dem Abtretungsvertrag zwischen Oldenburg und Preußen vom 20. Juli 1853 ein Passus findet, wonach ausdrücklich darauf verzichtet wird, einen Handelshafen anzulegen oder entstehen zu lassen.[1]) Auf diese Bedingung konnte auch umso eher eingegangen werden, als Wilhelmshaven-Rüstringen, abgesehen von der maritimen Lage, nur geringe Voraussetzungen für einen Handelshafen bietet. Keine schiffbaren Wasserstraßen erschließen dem Hafen ein weiteres Hinterland. Das für den Hafen in Frage kommende engere Hinterland ist ein landwirtschaftliches Gebiet, das verhältnismäßig dünn besiedelt ist und infolgedessen dem Handel keine lohnenden Absatzgebiete bietet. Auch Bodenschätze, die zur Ausfuhr gebracht werden könnten, sind nicht vorhanden.

Um so günstiger ist die maritime Lage, als deren wichtigste Vorteile nur die leichte Ansegelungsmöglichkeit, die verhältnismäßig geringe Entfernung vom offenen Meere (20 Seemeilen), der Vorteil der geringen Versandung, der Vorteil einer heftigen Strömung und heftigen Eisganges — sämtlich Vorzüge, die durch die Eigenschaft der Jade als Meerbusen bedingt sind — erwähnt werden sollen. Rein geographisch betrachtet bot das zwischen Elbe und Ems in nächster Nähe der Weser gelegene Wilhelmshaven die Möglichkeit der schnellsten Entsendung der Kriegsflotte nach allen Seiten.

Zu welcher Bedeutung Wilhelmshaven als Kriegshafen herangewachsen war, läßt sich auch daran ermessen, daß die Einwohnerzahl (die drei oldenburgischen Vorortsgemeinden Bant, Heppens und Neuende, die sich 1911 zu Rüstringen zusammengeschlossen haben, eingerechnet) von 14 789 im Jahre 1875 auf 68 888 im Jahre 1913 angewachsen war; an Militärpersonen waren im letztgenannten Jahr 30 916 außerdem noch vorhanden, d. h. mehr als die Hälfte des gesamten Mannschaftsbestandes der Kriegsmarine, die im Jahre 1913 59 991 Mann betrug.[2]) Einen Begriff von dem Umfang der in Wilhelmshaven-Rüstringen geschaffenen Hafenanlagen vermögen die Angaben zu geben, daß die Gesamtwasseroberfläche 239 ha und die

[1]) Im Jahre 1861 fiel diese Klausel wieder, hatte jedoch für die bestehenden Verhältnisse keine Änderung zur Folge.

[2]) Diese sowie die folgenden Zahlen sind entnommen: Kayser, G., „Die wirtschaftlichen Voraussetzungen", einer der drei Aufsätze über „Die wirtschaftliche und technische Umstellung der Reichskriegshäfen auf Friedenswirtschaft, 1. Wilhelmshaven-Rüstringen" im Jahrb. d. hafenbautechn. Gesellsch. 1921 S. 85 ff.

Kailänge 20,2 km beträgt; das sind Abmessungen, wie sie, abgesehen von Hamburg, in den Größen in keinem anderen deutschen Hafen zu finden sind. Außerdem werden die Hafenanlagen ergänzt durch zahlreiche Hellinge, Trocken- und Schwimmdocks, Schwimmkräne, Bebunkerungseinrichtungen, zahlreiche Tankanlagen für Öllagerung sowie schließlich zahlreiche Betriebe des Hilfsgewerbes des Schiffsbaues.

Die Einschränkung der Marine durch den Versailler Vertrag auf 15000 Mann, was für Wilhelmshaven-Rüstringen die Verringerung seiner Garnison auf 1—5000 Mann bedeutet, entzog den Schwesterstädten den wesentlichen Teil ihrer bisherigen Lebensgrundlagen. Sollte nicht ein langsames Absterben der Städte eintreten, so war eine weitgehende wirtschaftliche Umstellung unabänderliche Voraussetzung. Von wesentlicher Bedeutung dabei war, daß die in beiden Städten vorhandenen Hafenanlagen, die von der stark verkleinerten Kriegsmarine nur zu einem geringen Teil ausgenutzt werden konnten, unter möglichst geringem Aufwand von Mitteln anderen Zwecken nutzbar gemacht werden konnten. Wilhelmshaven-Rüstringen kommt als Speditions- und Handelshafen als Konkurrenz für die übrigen Nordseehäfen nicht in Frage, fehlen hierzu doch, wie oben schon erwähnt, nicht nur die äußeren Vorbedingungen, sondern auch die vielen Spezialeinrichtungen wie z. B. Warenbörsen und Märkte, die in anderen Handelsmittelpunkten in jahrhundertelangem Aufbau entstanden sind. Wenn in Zukunft ein Warenumschlag in Wilhelmshaven-Rüstringen in Frage kommt, dann kommt er, da geeignete Wasserstraßen zum Hinterland fehlen, nur für solche Güter in Frage, die normalerweise mit der Bahn auf größere Entfernungen ins Inland weiterbefördert werden. Unter Umständen kann ein derartiger Verkehr durch Schaffung von Spezialeinrichtungen für Massengüterumschlag und -lagerung gefördert werden; in erster Linie käme dafür die Ausnutzung der von der Marine her vorhandenen Öltankanlagen in Betracht. Die eigentlichen und am schnellsten auszunutzenden Vorzüge liegen in der Umstellung zum Industriehafen. An äußeren Voraussetzungen sind hierfür die günstige Seelage, großes nunmehr zur Verfügung stehendes Gelände am seeschifftiefen Wasser mit den dazu gehörigen Bahnanschlüssen und die große Zahl der vorhandenen Arbeiter von ausschlaggebender Bedeutung. Für die Ansiedlung kommen solche Industriezweige in Frage, die ihre Rohstoffe und Halbfabrikate aus dem Auslande beziehen und nach Veredelung sofort wieder ausführen oder zweckmäßig mit der Bahn ins Inland weiter verfrachten. Für Industrie- und Handelszwecke der genannten Art wurden zunächst drei Hafenbecken (der große Hafen, Zwischenhafen und

Westhafen) zur Verfügung gestellt. Sie wurden zunächst wie früher als Marinehäfen vom Reiche verwaltet, das auch die Hafenbahn betreibt. Außer technischen, den genannten Zwecken dienlichen Maßnahmen beschränkte sich die Verwaltungstätigkeit des Reiches darauf, einzelne Grundstücke an Interessenten, soweit solche vorhanden waren, zu verpachten.

Von industriellen Unternehmnngen, die nach dem Kriege im Wilhelmshaven-Rüstringer Hafen Betriebe unterhalten, seien zunächst die Marinewerft und die Deutschen Werke A.-G. genannt. Dazu kamen eine große Anzahl von Abwrackunternehmungen, die, wenn sie auch zum großen Teil Nachkriegserscheinungen bezw. Inflationsunternehmungen waren, doch insofern von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft waren, als durch ihre Tätigkeit die Erzeinfuhr aus dem Auslande zeitweilig wesentlich verringert werden konnte. Ein weiteres Unternehmen war die Wilhelmshavener Schiffswerft und Maschinenbauanstalt G. m. b. H. Damit ist allerdings die Hafenindustrie im wesentlichen erschöpft.

Was die Ausnutzung der oben erwähnten Öltankanlagen anbelangt, so ergaben sich für ihre Verwertung insofern Schwierigkeiten, als sie für die besonderen Zwecke der Marine und nicht für Handelszwecke angelegt waren. (Zwecks schnellster Versorgung der Kriegsschiffe mit Heizölen haben die Behälter einen verhältnismäßig großen Fassungsraum, dazu war ihre Grundfläche bei geringer Höhe im allgemeinen sehr groß. Durch den letztgenannten Umstand wird aber die Verdunstung zu sehr gefördert.) Trotzdem gelang ihre Vermietung an die Petrolblock G. m. b. H., Berlin, und an die Kaukasische Handelsgesellschaft, Berlin. Die Folge dieser Vermietung war zunächst ein beachtenswerter Umschlag an Mineralölen, der aber nachließ, als infolge der Stabilisierung die Frachtentarife für Wilhelmshaven-Rüstringen zu ungünstig wurden.

Um nun wieder auf die eigentliche Verwaltung des Hafens zurückzukommen, ist zu erwähnen, daß im Jahre 1922 die Städte Wilhelmshaven und Rüstringen an das damalige Reichsschatzministerium herantraten zwecks Überführung der jetzigen Hafenverwaltung in einen Hafenkörper. Der Grundgedanke dieser Verhandlungen war, die Hafenverwaltung von allen Fesseln des behördlichen Instanzenweges zu befreien, um schneller und selbständiger hafenwirtschaftliche Entschlüsse fassen zu können. Im einzelnen war daran gedacht, eine Gesellschaft zu gründen, welcher das Reich, die Länder Preußen und Oldenburg und die beiden Jadestädte Wilhelmshaven und Rüstringen angehören sollten, und der die der Wirtschaft zur Verfügung gestellten Hafenteile

zu Eigentum übertragen werden sollten. Nach zweijährigen Verhandlungen scheiterte der Plan, da die Länder die von ihnen geforderten Anteile nicht aufbringen zu können erklärten.[1]) Nunmehr half sich das Reich (nach wie vor Eigentümer) zunächst selbst, indem es am 1. April 1921 seiner Verwaltung die Form eines Selbstbewirtschaftungskörpers gab, der nach kaufmännischen Grundsätzen betrieben wurde. Die fiskalische Hafenverwaltung wurde am 1. November des Jahres 1925 abgelöst durch eine Gesellschaft, deren Zustandekommen nachstehend behandelt werden soll. Schon kurze Zeit nach der Einrichtung der fiskalischen Hafenverwaltung nahmen die Jadestädte, denen das vom Reich Geschaffene nicht genügte, neue Verhandlungen mit dem Reichsfinanzministerium auf zwecks Gründung einer Gesellschaft, bei der in starkem Maße Privatkapital vertreten war. Das Ergebnis dieser Verhandlungen war die am 1. November 1925 erfolgte Gründung der „Wilhelmshaven-Rüstringer Industriehafen- und Lagerhaus-A.-G", kurz auch „Wrihala" genannt.

Hauptinteressenten der Gesellschaft sind die beiden Jadestädte Wilhelmshaven und Rüstringen, die zum Zwecke der Gründung des Unternehmens eine Gemeinschaft eingegangen sind mit den Ländern Preußen und Oldenburg sowie mit der Privatfirma Zentraldirektion A.-G. Schenker & Co., Berlin.[2]) Das bei der Gründung von den Beteiligten unterzeichnete umfangreiche Vertragswerk gliedert sich in acht Teile: 1) Satzung, 2) Gemeinschaftsvertrag, 3) Mantelvertrag, 4) Erbbauvertrag (Reich), 5) Erbbauvertrag (Wilhelmshaven), 6) Erbbauvertrag (Rüstringen), 7) Vertrag „Wasserbaulasten", 8) Vertrag „Nebenbetriebe". Hieraus soll nur das für uns Wesentliche erläutert werden.[3])

Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 100000 RMk. Hieran sind beteiligt: Zentraldirektion A.-G. Schenker & Co. mit 42 Stammaktien und 18 Vorzugsaktien (60 %), die Länder Preußen und Oldenburg sowie die Städte Wilhelmshaven und Rüstringen mit je 7 Stammaktien und 3 Vorzugsaktien (je 10 %).

Gegenstand des Unternehmens ist nach § 2 der Satzungen der A.-G. die Bewirtschaftung von in Wilhelmshaven, Rüstringen und

[1]) Es sollten insgesamt 18,5 Millionen Goldmark als Entschädigung für das Reich und 15 Millionen Goldmark für den Hafenausbau aufgebracht werden. Suhren, W., a. a. O. S. 867.

[2]) Diese Firma hat auch maßgebenden Einfluß in der Flensburger Freihafen- und Lagerhaus-A.-G. Siehe darüber Abschnitt „Flensburg".

[3]) Dieses Vertragswerk war mir trotz wiederholter Bitte leider nicht zugänglich. Es fußen deshalb die Angaben auf: 1) Wilhelmshaven-Rüstringer Industriehafen- und Lagerhaus-A.-G. Artikel im „Hamb. Fremdenbl." 9. Okt. 1925. 2) Suhren, W. a. a. O. S. 869—75 des eingereichten Exemplars.

Sande liegenden Hafenanlagen und Lagerhäusern und sonstigen für Industriezwecken geeigneten Geländes, der Abschluß von hierauf bezüglichen Erbbauverträgen, die Übernahme und Durchführung von Frachtführergeschäften, Lagereigeschäften, Reedereigeschäften und Speditionsgeschäften, die Durchführung von Hilfsgeschäften aller Art, die diesen Gegenständen des Unternehmens dienen, die Vermittelung von Versicherungen, der Erwerb von Grundstücken und grundstücksähnlichen Rechten zum Zwecke der Durchführung oder Förderung des Gesellschaftszweckes, die Beteiligung an anderen, diesen Zwecken dienenden Unternehmungen und Industrien, sowie die Vornahme aller Geschäfte, die der Förderung des Gesellschaftszweckes unmittelbar oder mittelbar zu dienen geeignet sind.

Während der Dauer der Erbbauverträge, auf die noch gleich einzugehen ist, sollen im Aufsichtsrat der Gesellschaft mindestens drei Vertreter vom Reiche und mindestens je ein Vertreter Oldenburgs, Preußens, Wilhelmshavens und Rüstringens sitzen.

Von dem erzielten Reingewinn werden nach Vornahme ausreichender Abschreibungen und Rückstellungen und vor der Verteilung einer Dividende den Städten Wilhelmshaven und Rüstringen gemeinsam 10 % zugeteilt.

Damit die Gesellschaft ihre im Statut festgelegten Aufgaben durchführen kann, ist ihr vom Deutschen Reiche auf 60 Jahre das Erbbaurecht und Vorkaufsrecht an dem westlich der Kaiser Wilhelm-Brücke in Wilhelmshaven, Rüstringen und Sande gelegenen Hafenanlagen nebst Bauten und sonstigem Zubehör mit den darauf ruhenden Lasten und Pflichten bestellt worden. Nur das Erbbaurecht am Gelände des Großen Hafens läuft vorläufig bis zum 31. Dezember 1915. Im Falle der Weiterbelassung gelten für die jeweils neue Belassungszeit die Bestimmungen des Vertrages.

Die Gesellschaft hat die Verpflichtung übernommen, die Entwickelung der in Erbbau gegebenen Landgrundstücke, Wasserflächen und Hafenanlagen nach besten Kräften und mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln zu fördern. Eine Veräußerung des Erbbaurechtes ist nur mit Zustimmung des Deutschen Reiches zulässig. Die Erbbaugrundstücke dürfen nur für die Zwecke von Hafen-, Lagerei- und Industriebetrieben sowie verwandter Betriebe Verwendung finden; Abweichungen bedürfen der schriftlichen Genehmigung des Deutschen Reiches. Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, die Bewirtschaftung des Hafens in einer Weise zu führen, die den Interessen der Allgemeinheit und der beteiligten Kreise Rechnung trägt; sie hat sämtliche von ihr übernommenen Bauten und Anlagen nebst Zubehör in dem Zustande

während der Dauer des Erbbauvertrages zu erhalten und bei Beendigung zurückzugewähren, in dem sie sich bei der Übergabe befanden, sofern nichts anderes im Einzelfalle vereinbart ist.

Diese Verpflichtungen der Gesellschaft sowie ferner ein unentgeltliches Nutzungsrecht bezw. Mitbenutzungsrecht an einigen Flächen, Bauten und Hafenanlagen gelten als Gegenleistung für die Gewährung des Erbbaurechtes.

Vor Ablauf der Vertragszeit besteht ein Heimfallsrecht des Reiches, wenn die Gesellschaft in Konkurs gerät.

Außer mit dem Reiche hat die Gesellschaft auch mit den beiden Städten Wilhelmshaven und Rüstringen Erbbauverträge abgeschlossen bezüglich der den Städten gehörigen Grundstücke und Gebäude, die am Hafen und in der Nähe des Ems-Jade-Kanals liegen. Die darüber abgeschlossenen Verträge stimmen in den auf die Pflichten der Gesellschaft bezüglichen Teilen mit den entsprechenden des Erbbauvertrages mit dem Reiche ziemlich genau überein. Als Gegenleistung für die Überlassung des Erbbaurechtes erhalten die Städte Rüstringen und Wilhelmshaven ihren oben bezifferten Anteil am Aktienkapital und das Recht auf einen gewissen Anteil an dem etwaigen Reingewinn.

Nach diesen mehr juristischen Ausführungen über den Ausbau und die Aufgaben der Wilhelmshaven-Rüstringer Industrie- und Lagerhaus-A.-G., die heute den Betrieb im Hafen der beiden Jadestädte führt, sei noch einiges über den wirtschaftlichen Charakter dieser Gesellschaft gesagt. Durch die weitgehende Beteiligung der Privatwirtschaft an dieser Gesellschaft versteht es sich von selbst, daß wir es hier mit einem Unternehmen zu tun haben, d. h. also, daß die Gesellschaft darauf abzielt, im allgemeinen Tauschverkehr Gewinne zu erzielen. Da neben der Privatfirma ferner noch öffentliche Körperschaften an der Gesellschaft beteiligt sind, ist die „Wrihala" zu den gemischt privat und öffentlichen Unternehmungen zu rechnen.

Emden.

Das auf eine alte und wechselvolle Geschichte zurückblickende Emden nahm schon vor dem Kriege in der Reihe der Hafenstädte insofern eine Sonderstellung ein, als es im Gegensatz zu allen anderen hier erwähnten vom preußischen Staat betrieben wurde. Die Übernahme durch Preußen, die ein unvergängliches Ruhmesblatt in der Geschichte dieses Staates bilden wird, erfolgte im Jahre 1888.[1]) Bis

[1]) Seit 1879 scheint der Staat die Unterhaltung der Kosten bereits getragen zu haben, aber die Verwaltung blieb bis zum Jahre 1888 noch städtisch.

dahin hatte der Hafen der Stadt gehört. Von dieser Zeit an setzte ein Verkehrsaufstieg ein, zu dem allerdings außer den Aufwendungen, die von Preußen für den Ausbau der Hafenanlagen und die Zufahrtsstraße von See her gemacht wurden, noch andere wichtige Faktoren wie beispielsweise der Bau des Ems-Jade-Kanals (1879—88) und des Dortmund-Ems-Kanals (1892—99) beitrugen. Besonders der Bau des letzteren, der die Stadt in unmittelbare Verbindung mit dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet brachte, dessen Gütermengen bis dahin ausschließlich über die Rheinhäfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen verfrachtet wurden, gab dem Hafenverkehr einen kräftigeren Impuls. Von den im Laufe der Jahre errichteten Hafenanlagen wurden der Außenhafen im Jahre 1901 zum Freibezirk und später (1904) zum Zollausschlußgebiet erklärt; der neue Binnenhafen wurde ebenfalls nach seiner Fertigstellung im Jahre 1913 mit in dieses Gebiet eingeschlossen.

Auf Grund der gegebenen Verhältnisse ist also Emden ein Umschlagshafen für Massengut, dessen Einfuhr zur Hauptsache aus Erzen, die aus Schweden, Norwegen, Spanien, Kanada, Marokko und Algier kommen, und daneben aus Getreide und noch einigen anderen Gütern wie Holz usw. besteht. Die Ausfuhr besteht vorwiegend aus Erzeugnissen des Industriegebietes wie beispielsweise Kohle, Koks, Briketts, Eisen und Stahl.

Bis zum Ausbruch des Krieges bemühte sich auch Emden lebhaft um den Anschluß an den transatlantischen Verkehr, was durch seine Ausgestaltung zu einem Auswandererhafen erreicht werden sollte und auch teilweise erreicht ist — ein Bestreben, das von den im Auswandererverkehr führenden deutschen Schiffahrtslinien unterstützt wurde.

Die Verwaltung des Hafens, der, wie schon oben erwähnt, Eigentum des preußischen Staates ist, und damit den Betrieb der Schleusen und Brücken führt der Staat durch das Wasserbauamt Emden selbst aus. Die Umschlags- und Kaianlagen dagegen hat man privatwirtschaftlichen Unternehmungen zum Betriebe überlassen, und zwar der „Westfälischen Transport-Aktiengesellschaft" und später noch dazu der „Emder Verkehrsgesellschaft A.-G.", einer Tochtergesellschaft der Hamburg-Amerika-Linie.

Der Krieg und später die Ruhrbesetzung brachten für Emden einen gewaltigen Verkehrsrückgang mit sich. Dazu kam ferner in der Nachkriegszeit, daß auch die Bestrebungen der Stadt, Auswandererverkehr in größerem Umfange zu erhalten, infolge der gänzlichen Umstellung dieses Verkehrs für lange Zeit, wenn nicht für immer, zurückgestellt werden mußten. In dieser Zeit wurden sich die am Emder

Hafenverkehr interessierten Kreise darüber klar, daß das einzige Mittel, um den Hafenverkehr zu heben, darin bestehen müsse, die Hafenanlagen noch leistungsfähiger als bisher auszubauen, um so den Hafen möglichst konkurrenzfähig zu machen. Hierfür kam als Eigentümer der preußische Staat in Frage, der aber als Vorbedingung die Fordrrung stellte, daß die an dem Emder Hafen interessierten Körperschaften und Firmen die Verzinsung der nicht unerheblichen Kosten des Ausbaues garantieren sollten. Die Privatfirmen, die sich damals (1923) in einer scheinbar wirtschaftlich günstigen Lage befanden, erklärten sich damit einverstanden, zumal im Moment die Umschlagssätze günstig waren. Jedoch übertrug der Staat jetzt nicht den Privatgesellschaften allein, wie er es vor dem Kriege getan hatte, die neuen Anlagen zur Betriebsführung, sondern er wollte sich von nun ab auch aktiv an diesem Geschäft beteiligen. Zu dem Zwecke ergaben die nun folgenden Verhandlungen die Gründung einer Gesellschaft (am 1. September 1923), an der der Staat mit 51 % beteiligt ist, die Stadt und eine Reihe großer Firmen mit den übrigen 49 %. Der Name dieser neugegründeten Gesellschaft, die ihren Sitz in Emden hat, lautet „Emder Hafenumschlagsgesellschaft m. b. H."

Laut Gesellschaftsvertrag ist „Gegenstand des Unternehmens der Betrieb und die Verwaltung der der Gesellschaft vom preußischen Staate gemäß dem abzuschließenden Überlassungsvertrage zu übergebenden Hafenanlagen und Umschlagseinrichtungen im Emder Hafen. Die Gesellschaft ist befugt, weitere Anlagen und Umschlagsgeräte in Emden zu pachten. Grundstückshandel ist ausgeschlossen."

Von einem etwaigen Reingewinn sind 5 % in einen Reservefonds abzuführen; dann ist eine Dividende zu verteilen, deren Höhe aber den Reichsbankdiskont nicht überschreiten darf; der Rest fließt einem Ausgleichsfonds zu.

Dieser Gesellschaft sind vom preußischen Staat durch einen Betriebsüberlassungsvertrag[1]) die am neuen Binnenhafen gelegenen Verladebrücken nebst der zugehörigen Kaimauer, den Eisenbahn- und Stromversorgungsanlagen sowie den zugehörigen Hochbauten einschließlich Grund und Bodens, auf dem sich die Anlagen befinden, zum Betriebe überlassen (§ 1). Der Staat stellt in dem Vertrage der Gesellschaft in Aussicht, ihr die noch anderweit verpachteten oder zum Betriebe überlassenen Verkehrseinrichtungen in Emden, sobald die hierüber geschlossenen Verträge abgelaufen sind, ebenfalls noch zum Betriebe zu übertragen (§ 1), zu deren eventueller Übernahme sich die Gesellschaft

[1]) Der Betriebsüberlassungsvertrag wurde mir liebenswürdigerweise von der Emder Hafenumschlagsgesellschaft zur Verfügung gestellt.

bereit erklärt. Die Gesellschaft verpflichtet sich zur laufenden Unterhaltung und Erneuerung der ihr überlassenen Anlagen, soweit die Schäden nicht durch höhere Gewalt verursacht sind (§ 5). Die Benutzung der Anlagen steht jedem zu, der die festgesetzten Gebühren bezahlt und die erlassenen Betriebsvorschriften beachtet (§ 4).

Der dem Staate zu zahlende Pachtzins, der die genügende Verzinsung der Anlagen gewährleisten soll, beträgt im ersten Betriebsjahre 180 000 RMk., im zweiten 225 000 RMk., im dritten 270 000 RMk., im vierten 360 000 RMk. und im fünften und den folgenden Betriebsjahren 450 000 RMk. Außerdem muß die Gesellschaft, sobald der gesamte Jahresumschlag 3 Millionen Tonnen überschreitet, für jede über 3 Millionen Tonnen hinausgehende Tonne einen Zuschlag von 0,10 RMk. an den Staat zahlen (§ 6). Durch das allmähliche Ansteigen des Zinssatzes trägt man der Tatsache Rechnung, daß ein Teil der bisher über Rotterdam gehenden Transporte erst nach und nach den Weg über Emden einschlagen wird und deshalb eine restlose Ausnutzung der neuen Anlagen erst nach mehreren Jahren möglich ist. Für den Fall aber, daß eine nachhaltige Veränderung in den Grundlagen der Rentabilität der Anlagen eintritt, sollen gemäß § 7 des Betriebsüberlassungsvertrages neue Verhandlungen über die Pachtsätze stattfinden.

Dieser Vertrag läuft bis zum 31. Dezember 1935 und verlängert sich von da ab stillschweigend jedesmal um weitere fünf Jahre, sofern er nicht jeweils ein Jahr vor dessen Ablauf gekündigt wird (§ 8).

Infolge der schlechten Finanzlage Preußens konnten die geplanten Neubauten nicht voll durchgeführt werden, und es wurde daher beabsichtigt, die am Ausbau des Emder Hafens wirtschaftlich interessierten Kreise an der Finanzierung zu beteiligen. Als solche kamen außer den Gesellschaftern der Emder Hafenumschlagsgesellschaft weitere Emder Handelsfirmen in Frage. In späterer Zeit wollte man dann auch die Industrie im nordöstlichen Teile des rheinisch-westfälischen Industriebezirkes mit heranziehen. Der vorgesehene Name dieser neuen Gesellschaft, die mit einem Kapital von 1,5 Millionen Mark gegründet werden sollte, war „Emder Kai- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft". Die Gesellschafter sollten der preußische Staat, die Stadt Emden und die interessierten Industrie- und Handelskreise sein. Dieser Gesellschaft sollte das Eigentum am gesamten Hafen übertragen werden, und es sollte die vornehmste Aufgabe sein, sämtliche Bauten im Hafen auszuführen, die zur Wettbewerbsfähigkeit Rotterdam gegenüber nötig waren. Daneben sollte sie aber auch die Verwaltung und den Betrieb selbst übernehmen, so daß sie später nach Ablauf der Verträge mit den

Privatfirmen den ganzen Hafen mit Ausnahme der von der Reichsbahngesellschaft betriebenen Hafenbahn übernehmen sollte.

Ein am 11. März 1924 zwischen der preußischen Staatsregierung, der Stadt Emden und neun in Emden ansässigen See- und Binnenschiffahrtsgesellschaften abgeschlossener Vorvertrag wurde vom preußischen Landtage jedoch nicht genehmigt. Da nicht anzunehmen war, daß in naher Zukunft der Landtag dem Plane günstiger gegenüberstehen würde und da die Finanzlage Preußens sich inzwischen gebessert hatte, hat die Regierung nicht wieder auf das Projekt zurückgegriffen, sondern führte die schon in Angriff genommenen und die noch weiter notwendigen Hafenbauten für alleinige Rechnung des Staates aus. Die Regierung hat sich dabei von folgenden Tatsachen und Erwägungen leiten lassen: Infolge der Abtretungen der lothringischen Erzgruben müssen die für die deutsche Industrie benötigten Erze in erhöhtem Maße auf dem Seeweg eingeführt werden. Hierfür ist Emden infolge der günstigen Lage und der guten Verbindung mit dem Hinterlande der gegebene Umschlagsplatz. Mit den vorhandenen Umschlagsgeräten kann aber in Emden die Erzverladung nicht bewältigt werden und geschieht deshalb zum Teil in dem dafür großzügig ausgebauten Rotterdam. Dieser Abwanderung deutscher Ein- und Ausfuhr nach fremden Umschlagsplätzen kann nur durch genügend moderne Umschlagseinrichtungen in Emden zum Nutzen der deutschen Volkswirtschaft Einhalt geboten werden.

Demnach ist es also bei dem Zustand, der durch die Gründung der Emder Hafenumschlagsgesellschaft geschaffen worden ist, geblieben, die zu den bisherigen Anlagen noch die Anlagen, die von der Westfälischen Transport-Aktiengesellschaft betrieben wurden, hinzubekommen hat, da der Betriebsüberlassungsvertrag zwischen dieser Gesellschaft und Preußen am 31. Dezember 1926 abgelaufen und nicht erneuert worden ist.

Heute [1]) wird die Gesellschaft wieder einer Umstellung unterzogen, auf die nur andeutungsweise eingegangen werden kann, da sie noch nicht zum Abschluß gelangt ist. Die Gesellschaftsanteile der Stadt und der Privatwirtschaft übernimmt in Zukunft der Staat, wozu sich die betreffenden Gesellschafter bereit erklärt haben. Es wird demnach die Emder Hafenumschlagsgesellschaft aus einer gemischt privat und öffentlichen Gesellschaft zu einer öffentlichen Gesellschaft werden, und die Stadt und die Privatwirtschaft werden nur mit beratender Stimme in einem Hafenbeirat ihre Wünsche und Bedenken äußern können.

[1]) Geschrieben am 1. März 1927.

Zusammenfassende und vergleichende Darstellung der neuen Organisationsformen.

Der Zustand vor dem Kriege. Nachdem vorstehend die die Häfen im einzelnen hinsichtlich der uns speziell interessierenden Fragen betrachtet worden sind, soll nunmehr abschließend versucht werden, ein zusammenfassendes Bild davon zu geben, welche Gründe dazu geführt haben, die in Friedenszeiten bewährte Hafenwirtschaftspolitik aufzugeben, und welche neuen Wege auf diesem Gebiete beschritten worden sind.

In der Vorkriegszeit war der Bau der Häfen im allgemeinen Angelegenheit der Städte. Sie brachten die notwendigen Gelder selbst auf, während der Staat um den Ausbau der Häfen sich nicht kümmerte.

Eine gewisse Sonderstellung nahmen allerdings von jeher die drei Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck ein, da diese selbständige Staaten sind und ihre Häfen daher streng genommen als Staatshäfen bezeichnet werden müssen. Vom wirtschaftlichen Standpunkt aus jedoch müssen diese drei Staaten als Städte oder besser als Stadtstaaten angesehen werden, und es wird ohne weiteres einleuchten, daß es etwas ganz anderes ist, ob Preußen den Ausbau seiner zahlreichen Häfen vornimmt und unterstützt, oder ob eine Hansestadt ihren eigenen Hafen ausbaut. Für die vorliegende Betrachtung müssen daher diese Häfen auch als kommunale Unternehmen angesehen werden.

Wenn wir uns nun die Frage vorlegen, weshalb die Privatwirtschaft sich nicht dem Bau von Häfen gewidmet hat, so ist dies aus der Erwägung heraus nicht geschehen, weil die Privatwirtschaft die in einen Hafenbau gesteckten Gelder als verloren ansah und auch ansehen mußte, da ein Hafen absolut genommen keine nennenswerten Erträge bringt und das Anlagekapital sich meist nicht verzinst. Der Hauptwert eines Hafens liegt eben in seiner stadt- und staatswirtschaftlichen Bedeutung, und dafür zeigt der Privatmann gemeinhin kein Interesse. Die durch den Güterverkehr des Hafens hervorgerufene Belebung des Handels und die dadurch wachsende Steuerkraft der Bevölkerung sowie Hebung des Wohlstandes mußten als die stadtwirtschaftliche Einträglichkeit eines solchen Unternehmens angesehen werden. Deshalb hat in der verkehrswirtschaftlich organisierten Volkswirtschaft auf dem Gebiete der Errichtung von Häfen der öffentliche Körper selbsttätig eingegriffen, wie es auch seiner Aufgabe entspricht, überall da einzugreifen, wo ein allgemeines Interesse vorliegt, aber die private Unternehmung unzureichend ist.

In seiner geschichtlichen Entwicklung vollzog sich dieser Vorgang im allgemeinen ganz selbstverständlich, indem nämlich die Häfen zu Anfang der Seeschiffahrt in erster Linie örtlichen Bedürfnissen entsprachen. Die ankommenden Güter waren Roh- und Baustoffe, die für den Ort bestimmt waren; die ausgeführten Güter waren meist Rohstoffe, deren Fundstätten in der Nähe des Hafens lagen. Der Umschlag dieser Güter vollzog sich in den Anfängen der Seeschiffahrt in den einfachsten Formen, indem die Schiffe an einer geschützten Stelle ankerten und ihre Ladung an Leichter abgaben oder von diesen empfingen. Ein Ausbau am Lande war also nicht nötig. Die spätere Entwicklung der Seeschiffahrt führte dann aus hier nicht besonders zu erörternden Gründen zur Anlage von Hafenbecken, Schuppen, Speichern, Krananlagen, Eisenbahngeleisen u. dgl. Naturgemäß fiel diese Aufgabe denen zu, die am Güterumschlag interessiert waren, und das waren die Stadtbewohner in ihrer Gesamtheit. Der Staat war an den Vorteilen des Hafens erst in zweiter Linie beteiligt.

Nur in einem besonderen Falle hat die staatliche Wirtschaftspolitik eingegriffen, und zwar in Emden. Weitschauende volkswirtschaftliche und nationalpolitische Gesichtspunkte veranlaßten Preußen, hier selbständig Hafenpolitik zu treiben. Die wachsende rheinisch-westfälische Industrie mußte einen bequemen Weg zur See haben, und es bestand die große Gefahr, daß der gesamte Güterverkehr dieses Gebietes sich über die Rheinhäfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen vollziehen würde und somit ein wichtiger Teil Preußens in die Abhängigkeit von Auslandshäfen geraten würde. Diesem konnte nur durch Ausbau des Emder Hafens und durch den Bau einer Kanalverbindung von der Ems zum Ruhrgebiet Einhalt geboten werden. Die kleine Stadt Emden war aber nicht kapitalkräftig genug, um ersteres auf eigene Kosten zu übernehmen, und es entschloß sich deshalb im Jahre 1879 der preußische Staat zu diesem Schritt. Also nur da, wo gewissermaßen das Landesinteresse in Frage kam und eine Stadt allein nicht kapitalkräftig genug war, griff der Staat in die Hafenpolitik ein.

Nicht ganz so einheitlich wie der Ausbau der Häfen vollzog sich die Entwicklung bezüglich der Betriebsführung der öffentlichen Umschlagseinrichtungen.

Hier lassen sich zwei große Gruppen unterscheiden, und zwar auf der einen Seite die Gemeindehäfen und auf der anderen Seite die Häfen der drei Hansestädte. In den Gemeindehäfen hatten die Städte mit dem Ausbau zugleich auch den Betrieb der öffentlichen Umschlagsanlagen in eigene Regie mit übernommen. Sie betrachteten

den Hafen eben als ihr ureigenstes Betätigungsfeld und glaubten so die Interessen der Stadt am meisten gewahrt.

In den drei Hansehäfen dagegen hatte die Privatwirtschaft schon vor dem Kriege einen nicht unerheblichen Einfluß im Hafenbetrieb erlangt. In Hamburg war der Kaibetrieb öffentlich, der Speicherbetrieb dagegen lag in Händen einer Aktiengesellschaft, an welcher der Staat zur Zeit mit ca. 65% beteiligt ist. In Bremen besorgte die Bremer Lagerhausgesellschaft, eine Privatgesellschaft, an deren Gewinn der Staat beteiligt ist, und in Lübeck die Handelskammer, also auch eine Vertreterin der Privatwirtschaft, den größten Teil des Güterumschlages im Hafen.

Eine Ausnahme bildete wiederum der Emder Hafen. Der Staat beschränkte nämlich seine Sorge um den Hafen lediglich auf den Ausbau; die Umschlags-Einrichtungen und -Anlagen dagegen verpachtete er an Privatgesellschaften und ließ diese den öffentlichen Umschlag besorgen.

Der Zustand nach dem Kriege. Diese Auffassung über Hafenbau und Hafenbetriebsführung, wie sie vorstehend kurz skizziert wurden, hat sich in der Nachkriegszeit ganz wesentlich geändert. Zunächst wollen wir uns dem Hafenausbau zuwenden und die diesbezüglich eingetretenen Änderungen verfolgen.

Vorweg sei die später noch näher zu begründende Tatsache genommen, daß in den drei Hansehäfen der alte Zustand erhalten geblieben ist, d. h. daß nach wie vor diese Stadtstaaten den Ausbau ihrer Häfen selbst finanzieren.

In den übrigen Häfen aber haben politische sowie wirtschaftliche Erwägungen entweder Reich, Staat oder Provinzen zur finanziellen Unterstützung veranlaßt. Durch die Grenzveränderungen nach dem Kriege war besonders für die Häfen Königsberg und Flensburg eine neue wirtschaftliche Lage geschaffen. Zwecks Erhaltung der wirtschaftlichen Stellung dieser Häfen zum Wohle des Ganzen war eine teilweise Umstellung des Hafengeschäftes erforderlich, mit der ein Ausbau der Häfen notwendig verbunden sein mußte, der aber von den Städten allein infolge ihrer durch den verlorenen Krieg noch besonders schlechten finanziellen Lage nicht durchgeführt werden konnte. Hauptsächlich das Bestreben, diese beiden Städte teilweise dafür zu entschädigen, daß sie durch die politischen Grenzveränderungen unverschuldet wirtschaftlich ins Hintertreffen geraten waren, und um auch zugleich einen wirtschaftlich starken Hort des Deutschtums an der Grenze zu erhalten, haben dazu geführt, daß das Reich sowie Preußen und die Provinz sich zu einer finanziellen Beihilfe verpflichtet sahen.

In einem anderen Falle, nämlich Kiel, wo es sich weniger um eine Stützung der Grenzen als vielmehr um eine Abhilfe für Schäden, die durch den unglücklichen Ausgang des Krieges verursacht waren, handelte, ist eine Unterstützung zum Hafenausbau mit der Begründung abgelehnt worden, daß es sich hier nur um rein kommunale Interessen handelte.

Bei Stettin hingegen haben rein wirtschaftliche Gesichtspunkte den preußischen Staat zur Unterstützung beim Hafenausbau bewogen. In der Begründung zu diesem Gesetzentwurf werden nämlich die großen Aufgaben erwähnt, die Stettin als Ostseehafen zu erfüllen hat, und dabei betont, daß diese Aufgaben über den Rahmen derjenigen einer einzelnen Stadt hinausgehen, und daß die Sorge für einen solchen Hafen in den derzeitigen wirtschaftlichen Verhältnissen, unter denen die deutschen Häfen im Wettbewerb mit den ausländischen die volle Last des verlorenen Krieges besonders schwer fühlten, die Kraft einer einzelnen Stadt überstieg[1]). Aus diesen Erwägungen heraus gründete Preußen mit Stettin zusammen eine Gesellschaft, die den Hafen übernahm, und somit wurde das einzige Beispiel in Deutschland statuiert, daß ein Hafen das Eigentum einer Gesellschaft ist.

Mit zunehmender Größe und Wichtigkeit der Gemeindehäfen also haben die großen öffentlichen Körper diesen nach dem Kriege mehr und mehr ihr Interesse entgegengebracht. Hängt doch auch von dem Wohlergehen eines großen Hafens heute nicht mehr allein die wirtschaftliche Stellung der betreffenden Hafenstadt ab, sondern bis tief ins Binnenland hinein ziehen weite Kreise der Bevölkerung ihren wirtschaftlichen Nutzen aus dem vor ihnen gelagerten Seehafen und vielen Arbeitern ist Verdienstmöglichkeit gegeben. Daher ist es auch heute angebracht, daß die weiten Kreise, die ihren Vorteil aus dem Seehafen ziehen, mit zu den Erhaltungskosten beitragen.

Andererseits ist vorher ausgeführt worden, daß ein Hafen sich größtenteils nicht selbst direkt bezahlt macht, sondern eine Verzinsung des Anlagekapitals nur indirekt durch die erhöhten Steuereinnahmen gedacht werden kann. Nun ist aber heute die Steuerhoheit der Gemeinden im Gegensatz zur Vorkriegszeit durch die neuen Finanzausgleichsgesetze zugunsten der Staaten und des Reiches wesentlich geschmälert worden, so daß heute Staat und Reich den Hauptvorteil aus der höheren Steuerkraft einer Stadt haben, woraus sich wiederum für sie die Notwendigkeit zur Hafenunterstützung ergibt. Auch dieser Begründung hat sich der preußische Staat nicht verschlossen; es wird

[1]) Wiedergegeben im Art. „Der preußische Landtag für Stärkung der Wettbewerbskraft Stettins". „Hansa", 60. Jg. S. 733.

nämlich in dem vom preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe herausgegebenen Buche über die „Preußischen Staatshäfen" bezüglich der Verwaltung des Stettiner Hafens folgendes gesagt: „Es war vor allem die Neuregelung des deutschen Steuerwesens, die den Kommunen die Möglichkeit nahm, eine eigene Steuerpolitik zu treiben, und sie durch die Zuweisung eines meist unzureichenden Anteiles an dem Aufkommen aus den Reichssteuern in der Entschlußfreudigkeit für die Erfüllung ihrer Aufgaben stark lähmte."[1]) Hierin wird auch die Begründung für die Tatsache zu suchen sein, daß die drei Städte Hamburg, Bremen und Lübeck, die als Stadtstaaten einen weit größeren Teil von dem Steueraufkommen erhalten, die Verbesserung ihrer Hafenanlagen selbst finanzieren konnten und keine Hilfe in Anspruch zu nehmen brauchten.

Wir kommen nunmehr zu der uns am meisten interessierenden Frage der Bewirtschaftung der öffentlichen Umschlagsanlagen, wo sich in der Nachkriegszeit ganz bemerkenswerte Änderungen vollzogen haben. Sämtliche preußische Gemeindehäfen mit Ausnahme Kiels, wo allerdings auch ein diesbezüglicher Plan vorlag, aber scheiterte, haben die bisherige Hafenbewirtschaftung in eigener Regie aufgegeben und neue Wege eingeschlagen, wie sie im einzelnen in den vorigen Kapiteln angegeben worden sind.

Ebenso wie in der Frage der Finanzierung des Hafenausbaus bilden auch bezüglich der Bewirtschaftung die Hansestädte wieder Ausnahmen. Sie haben nämlich ihre bisherige Bewirtschaftungsform beibehalten, einmal weil man damit bisher gute Erfahrungen gemacht hatte, und ferner, weil diese Häfen im Prinzip schon in der Weise bewirtschaftet wurden, d. h. unter starker Einflußnahme der Privatwirtschaft, wie es die anderen Häfen erst nach dem Kriege neu einführten. Nur in Hamburg, wo der eigentliche Umschlagsverkehr zum größten Teil in staatlichen Händen liegt, hat man die Bildung einer Kaibetriebsgesellschaft erwogen, hat dann aber den Gedanken wieder fallen gelassen.

Wenn wir nun daran gehen, die Neubildungen nochmals kurz zu kennzeichnen, so muß festgestellt werden, daß an die Stelle der Behörden heute Gesellschaften mit eigener Rechtspersönlichkeit getreten sind. Diese neuen Unternehmungen — mit solchen haben wir es hier nämlich stets zu tun, da das Gewinnstreben nicht ausgeschaltet ist — kann man, von dem Gesichtspunkt des Unternehmungsinhabers ausgehend, in drei große Gruppen einteilen, nämlich in private, öffentliche

[1]) a. a. O. S. 44.

und gemischt privat und öffentliche Unternehmungen. Rein private Unternehmungen führen heute den öffentlichen Umschlag in deutschen Seehäfen nicht aus. In Emden haben zwar vor dem Kriege Privatgesellschaften allein den Umschlag betrieben; nach dem Kriege hat sich aber eine Bewegung geltend gemacht, die vom reinen privaten über den gemischt privat und öffentlichen zum reinen öffentlichen Betrieb (Unternehmungsinhaber Preußen) hinstrebt.[1])

Die gemischt privat und öffentlichen und die öffentlichen Unternehmungen beherrschen heute den öffentlichen Umschlag in unseren deutschen Seehäfen. Ein typisches Beispiel der öffentlichen Gesellschaft sehen wir in der Königsberger Hafenbetriebsgesellschaft m. b. H., deren sämtliche Geschäftsanteile in Händen der Stadt sind und die somit gleichsam eine in das Kleid einer juristischen Person gekleidete städtische Hafenbehörde ist. Diese Form war es auch gewesen, die Hamburg bei seiner geplanten Umstellung im Auge gehabt hat. Wie schon angedeutet, ist auch Emden im Begriff, die gemischt privat und öffentliche Gesellschaft in eine rein öffentliche umzuwandeln.

Am häufigsten ist die gemischt privat und öffentliche Gesellschaft. Wir finden sie in Stettin in der „Stettiner Hafenbetriebsgesellschaft", in Flensburg in der „Ffreihala", in Wilhelmshaven in der „Wrihala" und in Emden in der „Emder Hafenumschlags-Gesellschaft", die aber nun bald der Vergangenheit angehören wird. Der einzige Hafen, wo die alte städtische Verwaltung heute noch besteht, ist Kiel. Aber gerade hier war man sehr bemüht gewesen, eine derartige Gesellschaft zu gründen, deren Zustandekommen lediglich an der durch die Inflation entstandenen schlechten finanziellen Lage Preußens und des Reiches scheiterte.

So sehen wir heute in den wichtigen deutschen Seehäfen ein starkes Eindringen der Privatwirtschaft in den öffentlichen Hafenumschlagsbetrieb. Private mit öffentlichen Körpern wollen jetzt gemeinsam die Geschicke des Hafens leiten. Umgekehrt in Emden, aber demselben Ziele zustrebend, wo bisher nur die Privatwirtschaft den Umschlagsbetrieb führte, dringen die öffentlichen Körperschaften in dieses Geschäft ein.

Gehen wir jetzt noch auf die juristische Gestaltung der neuen Hafenbetriebsgesellschaften ein. Immer wieder treffen wir die Form der Gesellschaft mit beschränkter Haftung oder die der Aktiengesellschaft. Es sind dies wohl auch die Formen, die für derartige Unternehmungen am geeignetsten sind.

[1]) Heute (geschrieben am 1. März 1927) besteht noch die gemischt privat und öffentliche Gesellschaft; sie wird aber zurzeit einer Umstellung mit dem Ziel einer rein öffentlichen Gesellschaft unterzogen. Siehe darüber auch Abschnitt „Emden".

Die Form der Genossenschaft eignet sich für die hier behandelten Unternehmungen nicht; denn die Genossenschaften wollen einer anderen Sphäre als dem privaten Ertragstreben angehören; nicht selbständige Erwerbstätigkeit soll ihre Aufgabe sein, sondern die private Wirtschaftstätigkeit ihrer Mitglieder soll gefördert und ergänzt werden. Ganz abgesehen davon ist es bei einer Genossenschaft nicht möglich, das Ausscheiden von Genossen auszuschließen. Eine bedeutende Rolle spielt auch die Frage des Stimmrechtes. In der Versammlung der Genossenschaft hat jeder nur eine Stimme ohne Rücksicht auf die Höhe seiner Beteiligung, und da in unseren Fällen, wie wir später noch sehen werden, gerade die Frage des Stimmrechtes eine sehr bedeutende Rolle spielt, ist wohl durchweg die Anwendung der Genossenschaftsform ausgeschlossen.

Die Form der offenen Handelsgesellschaft kommt wegen der unbegrenzten Haftung, ferner wegen der für unsere Fälle wenig zusagenden Vorschriften über die Vertretung der Gesellschaft und schließlich wegen ihrer leichten Auflösbarkeit nicht in Frage.

Auch die Formen der Kommanditgesellschaft und der stillen Gesellschaft kommen nicht in Frage.

Es bleiben also als passende Formen nur die G.m.b.H. und die A.G. übrig. Von diesen ist die G.m.b.H. in mancher Beziehung vorzuziehen. Es ist nämlich bei ihr möglich, durch das Statut eine Nachschußpflicht der Gesellschafter festzusetzen. Auch braucht die G.m.b.H. keine Bilanz zu veröffentlichen, ein Grund, der sonst öfter bei der Wahl zwischen A.G. und G.m.b.H. für letztere den Ausschlag gibt. Allerdings ist dieser Grund für die hier zur Erörterung stehenden Unternehmungen wohl nicht so ausschlaggebend; denn wenn auch kein Zwang zur Veröffentlichung besteht, so wird die Bilanz einer gemischt privat und öffentlichen Gesellschaft doch weiten Kreisen dadurch bekannt, daß sie den Organen der beteiligten öffentlichen Körperschaften zur Abrechnung vorgelegt werden muß. Oft auch ist die geringere Publizität bei der G.m.b.H. im Gegensatz zur A.G. nicht nur den privaten, sondern auch den beteiligten öffentlichen Körperschaften erwünscht. Ein Aufsichtsrat ist an und für sich für die G.m.b.H. nicht obligatorisch[1]), aber er ist doch in den oben behandelten Fällen regelmäßig gegründet worden, was wohl besonders auf Betreiben der öffentlichen Körperschaften geschehen ist, die dadurch eine bessere Kontrolle haben. Nun ist es aber möglich, im Statut besondere Bestimmungen über die Zusammensetzung des Aufsichtsrates festzulegen, so z. B., daß un-

[1]) Mit Ausnahme derjenigen Gesellschaften, bei welchen der Gegenstand des Unternehmens im Betrieb von Bankgeschäften besteht (§ 41 IV Rg. betr. G.m.b.H.)

abhängig von der Wahl durch die Generalversammlung bestimmte Gesellschafter oder Vertreter einer gewissen Gesellschaftergruppe zu Aufsichtsratsmitgliedern ernannt werden. Als Beispiel dafür sei an dieser Stelle nochmals der § 1 der Satzungen des Aufsichtsrats der „Königsberger Hafenbetriebsgesellschaft m. b. H." erwähnt, in dem es heißt: „Der Aufsichtsrat setzt sich folgendermaßen zusammen:

a) 4 Mitglieder des Magistrats,

b) 8 Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung,

c) 6 sachverständige Bürger, von denen 4 durch die Industrie- und Handelskammer vorgeschlagen werden,

d) 2 Beamte, Angestellte oder Arbeiter der Gesellschaft.

Die richtige Zusammensetzung des Aufsichtsrates ist von umso größerer Bedeutung, als er in der Praxis einen wesentlichen, vielfach sogar ausschlaggebenden Einfluß auf die Verwaltung ausübt.

Bei der A.-G. hingegen ist es nicht möglich, durch das Statut Vereinbarungen bezüglich der Zusammensetzung des Aufsichtsrates zu treffen. Es soll der Aufsichtsrat hier lediglich ein Kontrollorgan sein, das die Interessen sämtlicher Aktionäre dem Vorstande gegenüber vertritt, aus welchem Grunde auch die Aktionäre in der Wahl ihrer Vertrauensmänner frei sein müssen. In manchen Fällen finden sich aber doch derartige beschränkende Bestimmungen in den Statuten der Aktiengesellschaften, so z. B. in dem Statut der in Vorschlag gebrachten „Kieler Hafenbau- und Betriebsaktiengesellschaft", wo es im § 17 heißt: „Der Aufsichtsrat besteht aus mindestens 6 von der Generalversammlung zu wählenden Personen, von denen jeweils die Hälfte aus von der Stadt Kiel benannten Personen bestehen muß. Außerdem muß dem Aufsichtsrat der Oberbürgermeister der Stadt Kiel angehören." [1]) In einem solchen Falle wird eine derartige Vereinbarung wohl oft respektiert, aber es bleibt doch insofern eine gewisse Unsicherheit, da solche Vereinbarungen gegen den klaren Wortlaut des § 243, I des Handelsgesetzbuches verstoßen und deshalb an und für sich rechtsungültig sind. Der § 243, I H.G.B. lautet: „Der Aufsichtsrat besteht, sofern nicht der Gesellschaftsvertrag eine höhere Zahl festsetzt, aus 3 von der Generalversammlung zu wählenden Mitgliedern."

Andererseits wird aber die Form der A.-G. bei Neugründungen von gemischt privat und öffentlichen Gesellschaften gerade wegen ihrer strengen gesetzlichen Bestimmungen besonders von öffentlichen Körperschaften bevorzugt.

[1]) Eine ähnliche beschränkende Bestimmung findet sich in dem Statut der Wilhelmshaven-Rüstringer Industriehafen- und Lagerhaus-A.-G. Siehe darüber auch Kapitel Wilhelmshaven-Rüstringen.

Wir kommen nun zu einer kurzen Zusammenfassung der verschiedenen Gründe, welche die neuen Wege in der Hafenwirtschaftspolitik veranlaßt haben. Nach dem verlorenen Kriege ging es sämtlichen deutschen Gemeinden finanziell nicht gut, und es mußte mehr denn je gerechnet werden. Konnte man früher den Standpunkt vertreten, daß Häfen ausgebaut werden müßten, sobald ein Verkehrsbedürfnis vorhanden war, und wurde eine Einträglichkeit dieser Hafenbauten erst in zweiter Linie in Betracht gezogen, so war man jetzt genötigt, der Einträglichkeit das Hauptinteresse zuzuwenden, was sich nur durch Einführung kaufmännischer Grundsätze in der Betriebsführung und durch Befreiung von bürokratischen Fesseln erreichen ließ. In einer Aussprache über Hafenorganisationsfragen in der Hafenbautechnischen Gesellschaft sagte diesbezüglich Oberbaurat Mattern: „Es ist sehr richtig, daß heute die Wirtschaftlichkeit der Hafenanlagen betont worden ist"; und wenig weiter heißt es: „Wenn man heute jenen anderen richtigen Standpunkt einnimmt, so möchte ich allerdings davor warnen, in dieser Richtung der Deckung zu weit zu gehen." [1]) In der Tat ist man auch heute noch nicht so weit, daß man der Ansicht ist, daß ein Hafen sich aus seinen eigenen Einnahmen: den Liegegeldern, Kran-, Ufer- und Lagergeldern, bezahlt machen soll, denn sonst hätte man den neuen Hafenbetriebsgesellschaften den ganzen Hafen übergeben, d. h. ihnen auch die Sorge für den Ausbau, Verbesserungen und Erhaltung der nötigen Wassertiefe übertragen. Diese Aufgaben unterstehen aber weiterhin den städtischen Tiefbauämtern oder Baudeputationen, werden also von den Städten finanziert, und nur das eigentliche Hafengeschäft, den öffentlichen Umschlag und die Lagerei, hat man wirtschaftlicher zu gestalten versucht. Auf Grund geschichtlicher Entwicklung sind ursprünglich diese Geschäfte unter Verkennung ihrer besonderen Lebensbedingungen der allgemeinen Verwaltung mit unterstellt worden. Die Folge davon war, daß Beamte den Betrieb leiteten und dadurch eine oft zu bürokratische Geschäftsführung eine gedeihliche Entwicklung hemmte. Ohne damit dem Beamtentum irgendwie zu nahe treten zu wollen, kann man doch feststellen, daß die Arbeitsweise öffentlicher Verwaltungen zwar äußerst gewissenhaft aber doch recht langsam ist, woran der bekannte Instanzengang die Hauptschuld trägt. Bei städtischen Verwaltungen liegt außerdem noch die Gefahr besonders nahe, daß parteipolitische Einflüsse die Betriebsführung stark beeinflussen, ja geradezu hemmen. So bilden vornehmlich die gewerblichen Unternehmungen der Gemeinden einen Zankapfel unter den Parteien, und hierbei werden Preis- und

[1]) Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft 1922, S. 106—107.

Arbeiterpolitik wichtige Teile des Wahlkampfes in der Gemeinde zum Schaden der Sachlichkeit der Betriebsführung. Es werden deshalb wohl nur in einer Minderheit von Fällen wirtschaftlich befriedigende Ergebnisse erwartet werden können. In Würdigung dieser Umstände suchte man nach anderen Verwaltungsformen, wobei man den Verkauf gemeindlicher Betriebsunternehmungen und eine Verpachtung auf längere Zeit an Private verwarf. Man griff deshalb zu Verwaltungsorganisationen oben angeführter Art, also zu öffentlichen und gemischt privat und öffentlichen Gesellschaften, wodurch man zum Wohle des Ganzen eine kaufmännische Betriebsführung gesichert glaubte. Im einzelnen hoffte man dadurch folgende Vorteile zu erreichen:

An Stelle von Beamten können jetzt kaufmännisch gebildete Fachdirektoren das Unternehmen leiten, die außerdem in der Wahl ihrer Angestellten und Arbeiter wie jedes andere Unternehmen völlig frei sind; dazu fallen Vorteile, wie sie mit der Eigenschaft als städtische Angestellte verbunden sind, wie beispielsweise Urlaub, Krankengeld und Pensionsberechtigung — wenn nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist — fort, wodurch schon eine wesentliche Entlastung gesichert sein dürfte.

Bei dem städtischen Regiebetriebe flossen die Einnahmen laufend in die große Stadtkasse, während jetzt dieselben bis Schluß des Geschäftsjahres der Gesellschaft verbleiben. Einmal können auf diese Weise die Gelder besser angelegt werden, und andererseits ist es dadurch möglich, laufende Erneuerungen an Gebäuden, Inventar und Geräten zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit sofort vorzunehmen, während früher die über einen gewissen Rahmen hinausgehenden Arbeiten stets erst der Genehmigung des Stadtparlamentes bedurften und dadurch oft kostbare Zeit verloren ging oder die Arbeiten infolge kurzsichtiger Wirtschaftspolitik nicht bewilligt wurden.

Hinzu kommt noch die größere Anpassungsfähigkeit dieser neuen Betriebsform an veränderte wirtschaftliche Verhältnisse, die doch in einer Zeit verstärkten wirtschaftlichen Kampfes von großer Wichtigkeit ist.

Alle diese Vorteile wären aber auch schon durch eine rein öffentliche Gesellschaft gewährleistet worden, und es hätte nicht der Heranziehung der Privatwirtschaft bedurft. Man glaubte aber durch eine direkte Heranziehung der Privatwirtschaft, d. h. also durch eine Beteiligung am Unternehmen, eine kaufmännische Betriebsführung noch mehr gewährleistet und weiterhin wollte man sich die Ratschläge alter erfahrener Kaufleute sichern. Auf diese Weise interessierte man den Handel mehr, als wenn man ihm vielleicht in einem Hafenbeirat nur

eine beratende Stimme gegeben hätte. In einem anderen Fall, wie z. B. in Flensburg und Wilhelmshaven, erhoffte man von den guten Beziehungen einer Privatfirma eine wesentliche Förderung des Hafens.

Bei der finanziellen Beteiligung der Privatwirtschaft an diesen Unternehmungen ist die Höhe der Beteiligung und die Zahl der Beteiligten von Bedeutung. Besonders interessiert die Frage, ob in der Gesellschaft die öffentliche Körperschaft oder die Privatwirtschaft die Mehrheit der Stimmen besitzt und somit in der Entscheidung über wichtige Fragen ausschlaggebend ist. Hierbei ist es natürlich von Wichtigkeit, ob zwei öffentliche Körperschaften, z. B. Gemeinde und Staat, zusammen erst die Mehrheit verkörpern oder ob einer der beiden schon einzeln; denn in ersterem Falle ist es nicht anzunehmen, daß beide in wichtigen Fragen stets der gleichen Ansicht sind und der Privatwirtschaft geschlossen gegenüberstehen. Im allgemeinen stehen nämlich die Interessen beider in einem gewissen Gegegensatz. Der öffentliche Körper wird stets mehr das Wohl der Allgemeinheit im Auge haben, während die Privatwirtschaft mehr auf ihren eigenen Vorteil bedacht ist. Auch ist es ein Unterschied, ob die beteiligten Privatfirmen den Handels- und Industriekreisen der betreffenden Gemeinde entstammen und ihre Geschäfte direckt mit dem Hafen verknüpft sind oder nicht. In ersterem Falle können z. B. die Beteiligten an sehr niedrigen Hafentarifen interessiert sein, weil dann die Verzinsung ihres Geschäftsanteiles in einem größeren Verdienste an ihrer Ware liegt oder auch in einem größeren Umsatze infolge der geringeren Hafenkosten.

Anders hingegen ist es bei auswärtigen Firmen, wo die Gefahr bestehen kann, daß das Gewinninteresse zu sehr zum Schaden des Hafenverkehrs in den Vordergrund geschoben wird; denn wenn die Tarife zu hoch geschraubt werden, so ergibt sich naturgemäß eine abschreckende Wirkung auf die Schiffahrt, die dann die Konkurrenzhäfen aufsucht, während man doch eigentlich bestrebt sein sollte, Verkehr heranzuziehen.

Stets also besteht neben den Vorteilen, die die Heranziehung der Privatwirtschaft bietet, die Gefahr, daß durch das Gewinninteresse der letzteren das Allgemeinwohl zu sehr in den Hintergrund geschoben wird. Dies ist ganz besonders da der Fall, wo — wie z. B. in Flensburg oder Wilhelmshaven — eine einzige und zwar auswärtige Firma die Stimmenmehrheit besitzt und somit in allen wichtigen Fragen die Entscheidung hat. Die in solchen Fällen oben angeführten Sicherungsklauseln scheinen zwar einer einseitigen Ausbeutung des

Vertragsobjektes einen wirksamen Riegel vorzuschieben, jedoch dürften hiermit die zu erwartenden Konfliktsquellen mehr vorausgesagt als verstopft sein; denn wer vermag bei der vorgesehenen Monopolstellung einer solchen Gesellschaft zu entscheiden, ob, wie es beispielsweise heißt, „die Interessen des Flensburger Handels berücksichtigt werden" (§ 1,6) oder nicht. In solchen und ähnlichen Fällen dürfte die Wirkung eines zwar vorgesehenen Heimfallsrechtes doch starken ernstlichen Zweifeln unterliegen.

Die Erörterung über das Für und Wider dieser neuen Hafenbetriebsform wäre überflüssig, wenn man schon jetzt ein genaues Bild über die Bewährung und die Erfolge dieser neuen Form geben könnte. Dafür müßten Vergleiche zwischen den Betriebsergebnissen der alten und der neuen Form angestellt werden, wobei sich aber mancherlei Schwierigkeiten ergeben, die ein schiefes Bild abgeben würden und daher nicht geeignet sind, ein Urteil zu ermöglichen. Bei einem Vergleiche müßten aus den Etats der verschiedenen Städte die Summen herausgelöst werden, die nur für Hafenumschlagszwecke verausgabt und vereinnahmt sind, und diese Zahlen müßten dann den Erfolgsberechnungen der heutigen Gesellschaften gegenübergestellt werden Zudem müßte aus einer größeren Zeitspanne ein Jahresdurchschnitt berechnet werden; denn in einigen Jahren sind besondere Aufwendungen gemacht, in anderen hingegen wieder nicht. Ganz abgesehen davon, daß vielleicht diese rein rechnerische Gegenüberstellung hinsichtlich der Berechnung der Ergebnisse der Vorkriegsjahre wohl oft nicht genaue Zahlen ergeben würde, da die Gemeinde-Etats im allgemeinen nicht bis ins Einzelne scharf trennen, würde die Berechnung auch deshalb kein genaues Bild ergeben, weil vor dem Kriege unter wesentlich günstigeren Bedingungen der Betrieb geführt worden ist und weil obendrein die hier behandelten neuen Unternehmungen erst in der Entwickelung begriffen sind. Ferner läßt sich auch nicht zahlenmäßig erfassen, ob und wieweit eine etwa eingetretene Belebung des Verkehrs der jetzigen mehr freien und kaufmännisch aufgezogenen Betriebsleitung zu danken ist.

Zur Beurteilung dieser neuen Wege in der Hafenpolitik soll weiterhin herangezogen werden, was die maßgebende Literatur darüber sagt. Wohl sind in den Zeitschriften bei Bekanntgabe von Umstellungen in einzelnen Häfen Bedenken geltend gemacht worden, die aber von einem präzisen Urteil weit entfernt sind. Ein besonderes Verdienst in der Klärung dieser Frage hat sich bisher die Hafenbau-

technische Gesellschaft gemacht, die im Jahre 1914 mit der Absicht gegründet wurde, die Erfahrungen aller Länder auf dem Gebiete des Hafenbaues, des Hafenbetriebes und der Hafenbenutzung zu sammeln und der Gemeinschaft nutzbar zu machen. Auf der Hauptversammlung dieser Gesellschaft im Jahre 1926 hielt der Handelskammersyndikus Dr. Lübbers, Emden, einen Vortrag über „die Vergesellschaftung der Seehäfen"[1]), wo aber auch er zu keinem abschließenden Urteil gelangen konnte, sondern sich nur auf dahingehende Fingerzeige beschränken konnte, daß im Falle der Vergesellschaftung das Aufsichtsrecht der öffentlichen Gewalt gewahrt bleiben müsse, um Privatinteressen-Monopole zu verhüten; im übrigen aber empfahl, „an das System der Vergesellschaftung mit Vorsicht heranzugehen, da es noch nicht genügend erprobt sei".

[1]) Wiedergegeben in „Werft, Reederei, Hafen" Heft 11, 7. Juni 1926.

Schlußwort.

Wenn ich zum Schluß über die Frage der zweckmäßigen Hafenbewirtschaftung etwas sagen darf, so möchte ich noch etwas weiter greifen. Die durch den Krieg und die Nachkriegszeit eingetretenen neuen wirtschaftlichen Verhältnisse erforderten zweifellos auch auf allen Gebieten das Einschlagen neuer besserer Wege. Es ist daher nur zu erklärlich, daß bei den augenscheinlichen Mißerfolgen anderer öffentlicher Betriebe (z. B. Gas- und Elektrizitätswerke) und bei den guten Erfahrungen, die man hier mit einer Umstellung teilweise gemacht hat, man sich nun auch von einer derartigen Bewirtschaftungsform für den Hafen größere Erfolge versprach. Andererseits muß aber gerade auf dem Gebiete der Seehäfen davor gewarnt werden, sich hier allein von theoretischen Erwägungen leiten zu lassen; denn bei ihnen sind die konkreten Verhältnisse, d. h. die geographische Lage, die Art des sich vollziehenden Verkehrs und die Struktur der am Hafen interessierten Erwerbskreise zu verschieden, als daß man die Notwendigkeiten des einen Hafens ohne weiteres aus den anderen übertragen könnte. Deshalb möchte ich mein Urteil dahin zusammenfassen, daß in der neuen Hafenbewirtschaftungsform zwar ein guter Kern liegt, daß man aber noch etliche Jahre verstreichen lassen muß, ehe ein sicheres Urteil möglich ist, wie ja auch heute die Hafenstädte selbst noch nicht in der Lage sind, etwas Endgültiges über den Erfolg der neuen Gesellschaften zu sagen; eine Ideal-Bewirtschaftungsform für einen Seehafen wird sich aber auf Grund der großen Verschiedenartigkeiten derselben niemals aufstellen lassen.

Lebenslauf.

Ich, Claus Thormählen, wurde am 15. August 1901 in Elmshorn (Holstein) als Sohn des Kaufmanns Claus Thormählen geboren. Dortselbst besuchte ich das Realgymnasium, das ich Ostern 1921 mit dem Zeugnis der Reife verließ. Darauf widmete ich mich dem Studium der Volkswirtschaftslehre, war anfangs drei Semester an der Technischen Hochschule in Hannover, darauf zwei Semester an der Universität in München, ein Semester in Hamburg und vier Semester in Göttingen, wo ich am 17. Mai 1926 das volkswirtschaftliche Diplomexamen bestand. Von dort ging ich ein Semester nach Hamburg und zwei Semester nach Rostock.

Zur Bereicherung meiner praktischen Kenntnisse war ich während dreier Ferienmonate als Volontär auf der Porzellanfabrik C. M. Hutschenreuther, Hohenberg, und dreiviertel Jahr auf der Westholsteinischen Bank in Altona, und zwar während der Sommerferien 1923 und des Wintersemesters 1923/24 (Hamburg).